

Dr. D. José Clemente Góngora S.

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

LIBRARY

UNIVERSITY OF ILLINOIS
URBANA

ALEGATO DE CONCLUSION

QUE

CHARLES TALLENT SPENCER

APODERADO ESPECIAL

DE LOS SEÑORES PUNCHARD, MC TAGGART, LOWTHER & C.^o, DE LONDRES,

PRESENTA AL

TRIBUNAL DE ARBITRAMENTO

By this clever arrangement, no loan being negotiated, the liquor tax could not be devoted to the payment of interest, there being none to pay, and consequently the whole of the said tax was to be devoted to the construction of the line.

(TOMAS HERRAN, v. *Documentos*, p. xxv, 10).

1895—BOGOTÁ (COLOMBIA)

IMPRENTA DE 'LA LUZ'

Calle 14, número 70, apartado 100

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

ALEGATO DE CONCLUSION

QUE

CHARLES TALLENT SPENCER

APODERADO ESPECIAL

DE LOS SEÑORES PUNCHARD, MC TAGGART, LOWTHER & C.^o, DE LONDRES,

PRESENTA AL

TRIBUNAL DE ARBITRAMENTO

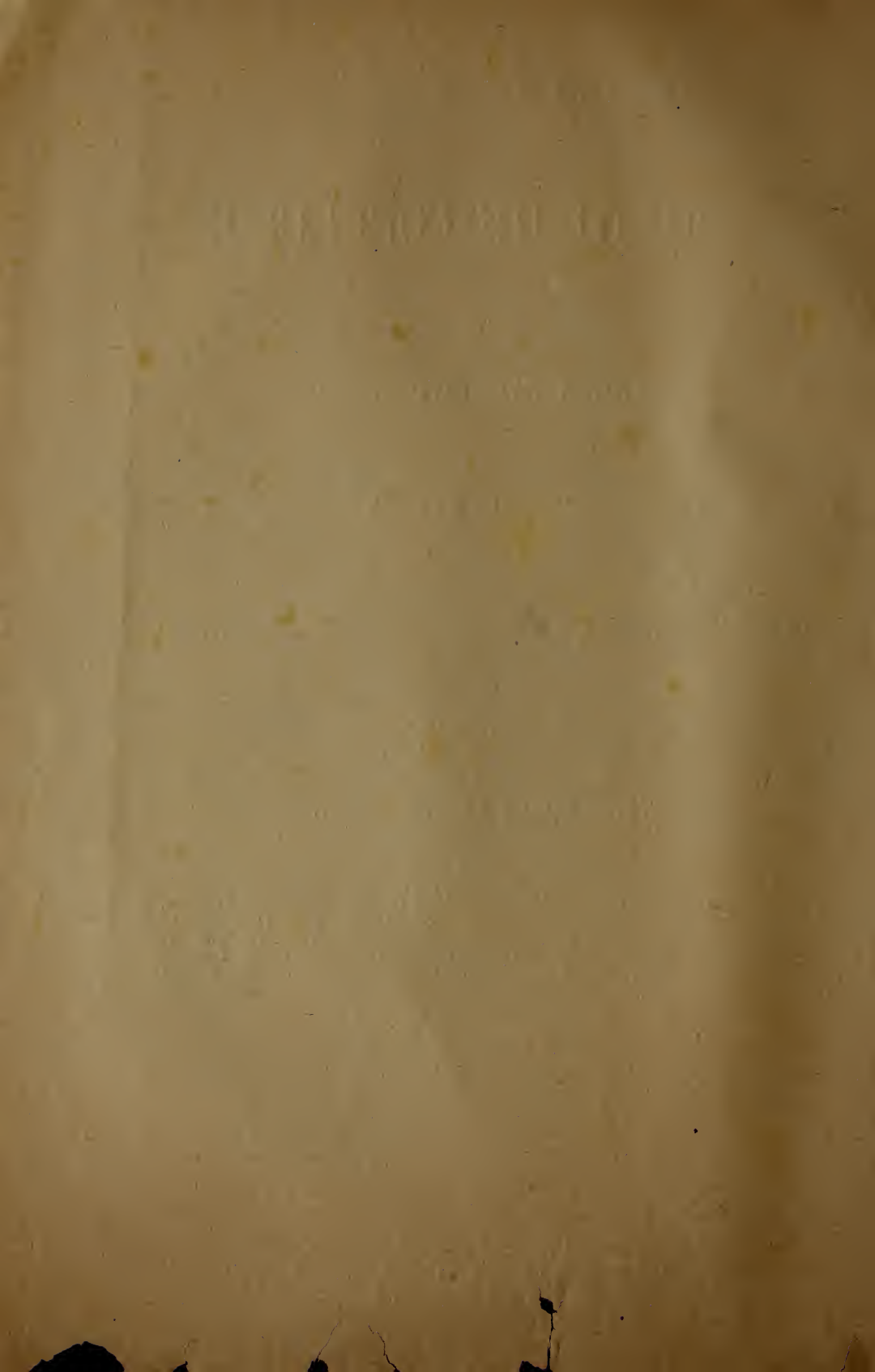
By this clever arrangement, no loan being negotiated, the liquor tax could not be devoted to the payment of interest, there being none to pay, and consequently the whole of the said tax was to be devoted to the construction of the line.

(TOMAS HERRAN, v. *Documentos*, p. xxv. 10).

1895—BOGOTÁ (COLOMBIA)

IMPRESA DE 'LA LUZ'

Calle 11, número 70, apartado 100



385.86
V543 a 15

INTRODUCCION

“Brilló en aquella época de sucesos vergonzosos y de perspectivas sombrías la luz regeneradora de una nueva alborada, y la locomotora del primer ferrocarril nacional, al recorrer la Pampa con su estrépido orgánico de monstruo y su silbato de heraldo, despertó en el indio el miedo supersticioso de la barbarie, y la incertidumbre y el temor mismo de lo desconocido en las gentes ignorantes.”

(DR. ZEBALLOS.—*Descripción amena de la república Argentina*. Tomo II, página 14).

El Tribunal de arbitramento,—disuelto días há,—ante el cual se presentó el alegato que se leerá en seguida, junto con los documentos que lo acompañan y con muchos otros que no se ha creído poder publicar, por no hacer interminable este trabajo, pero todos de la misma fuerza convincente en favor de la parte que los exhibió; ese Tribunal, solicitado con tanto tesón como perfecto derecho por la Casa contratista del ferrocarril de Antioquia, se constituyó al fin, mediante aceptación de los individuos nombrados, el día 22 de Mayo del año que está en curso; eligió para Presidente al Excelentísimo Señor doctor Lührsén, Ministro alemán, y para Secretario al señor D. Antonio J. Schlesinger, empleado nacional en el ramo de la Estadística. Los tres arbitradores que lo componían fueron designados de común acuerdo, según el decreto respectivo y la escritura pública firmada en ejecución de él; pero en realidad el acuerdo consistió en que cada parte aceptó el candidato propuesto por la otra, cual lo quería la cláusula XLV del contrato principal, cuyo cumplimiento por parte de los Gobiernos que la suscribieron y sancionaron era lo que la Casa contratista había solicitado con tanto empeño y tanta justicia. No de otro modo hubiera podido figurar en ese Tribunal el señor D. Pedro Bravo, caballero muy distinguido, con fama de hombre recto legítimamente adquirida y conservada, pero decidido amigo y sostenedor de los Gobiernos comprometidos y acusados, y empleado á sueldo, como Consejero de Estado, del Gobierno que preside

el Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República, que lo nombró para aquel puesto, y por añadidura enemigo acérrimo que había sido de los contratos, cuya suerte, con respecto á las partes, iba á fijar el Tribunal. Quanto al señor Ministro alemán, se sabe que aceptó el cargo con expreso consentimiento de su Gobierno,—en la intención benéfica de prestar un servicio no pequeño á los interesados,—y por acuerdo completo de éstos, que solicitaron su amigable intervención, y se acogieron á sus luces y probidad insospechable.

Constituído el Tribunal, comenzó á funcionar activa pero tranquilamente, ordenando las pruebas solicitadas por los interesados, practicando algunas por su sola cuenta, y oyendo á las partes con atención y benevolencia. Así transcurrieron los tres primeros meses de los cuatro que, como término ordinario para fallar el litigio, tenían los arbitradores, conforme al Decreto número 129, artículo 2.º. Nadie en el país, y la prensa mucho menos, se preocupó de lo que hiciera ó dejara de hacer aquel juez de una querella que la malicia y el amor propio en consorcio artificioso habían querido que ese juez no fallara, que no se fallara de ningún modo, si ello era posible, para que el país pudiera admirar, justificadas por el éxito, la eficacia y maestría de las artes puestas en juego contra la existencia y ejecución de los contratos y contra los derechos de los contratistas. Todos los conspiradores del silencio, que tantas veces lanzaron sus vítores impudentes á la faz de la muda justicia, acechaban, no obstante, en cavilosa expectativa. La presentación de este alegato, los hechos que lo constituyen, las razones en que se apoya y las conclusiones con que remata—tomadas con prolija exactitud de las disposiciones vigentes en la ley colombiana,—fueron el toque de generala para los enemigos de la Casa, porque le deben cuentas, y para los amigos de los Gobiernos, porque les deben la subsistencia algunos, la abundancia los otros, la holgura los de más allá. Ann la voz siempre dulce, sonora y respetable de patria, se oyó en las filas y sirvió de égida á los campeones de la cruzada para la disolución del Tribunal. ¿De qué noble palabra, de qué sentimiento generoso no se ha abusado y hecho mofa en este mundo?

A pesar de que las sesiones del Tribunal eran *secretas*, á petición del señor Bravo, como el abogado del Gobierno y su socio tomaron un ejemplar de este trabajo para preparar su alegato oral, y el arbitrador señor Bravo tomó otro ejemplar que se le dio prestado, y como no se quería por nadie mantener en reserva este escrito, cuya publicación se ha demorado por causas ajenas á la voluntad de la parte que lo presentó, pronto cierto periodismo de la ciudad pudo ver y tantear desde el *guignol* donde campa por sus respetos humildemente, la claridad de

espejo veneciano con que se refleja en estas páginas el derecho violado de la Casa contratista. ¿Qué hacer entonces? ¿Cómo esperar que una sentencia suscrita por todo un dignísimo Ministro del Imperio Alemán, sentencia que pasaría los mares, iría á las cancillerías europeas y sería traducida en lenguas vivas, tradujera ella á su turno estos que hoy son apenas argumentos de un abogado, pretensiones de una parte querellante, á fundamento incommovible de una sentencia ejecutoriada, universalmente notoria? El trance era supremo para los directamente comprometidos; pero ahí estaba, vigoroso y diestro, el mismo espíritu que violó los contratos, que dictó la resolución de 19 de Octubre, que emitió las libranzas, y que nombró ciertos empleados para socavar los contratos: el espíritu de argucia, tan hábil en las sugerencias, tan fértil en los recursos, tan tenaz en los planes concertados. Y ese espíritu sopló sobre los periódicos que estaban á su servicio, y ese soplo levantó una tempestad....

No siendo atacable el Gobierno que constituyó el arbitramento, que lo había pactado en los contratos, que había celebrado éstos, en fin, y gastada ya la jerga despectiva contra la Casa contratista, la persona inermes é indefensa de los señores arbitradores fue el blanco escogido para la inculpación, la calumnia y la insinuación más ó menos páfida y audaz.

• Tocóle subir primero á la infamante picota al señor D. Luis Valcke, arbitrador propuesto por la Casa y aceptado por el Gobierno. Se le atacó de amigo de la Casa y de parcial por ella, como si lo que ésta hubiera pretendido al nombrarlo no hubiera sido precisamente garantir en lo posible sus derechos, contrarrestando las opiniones y el voto del señor Bravo, sino hacerse condenar por su mismo arbitrador, enemigo de ella y parcial por la parte contraria; se le atacó de *panamista*, porque su nombre figuró injustamente en el Concepto del señor Ministro de Justicia, en cuyas conclusiones queda ilesa la buena fama y acrisolada honradez del señor Valcke; se le atacó por ser autor de las *Especificaciones*, como si ese no fuera precisamente un título más de idoneidad al tratarse de la interpretación de esa parte del contrato de construcción; se le atacó también, ¡quién lo creyera,! porque hospedó alguna vez en su casa de habitación, en Medellín, á una persona ligada con vínculos sagrados al Agente de los Contratistas; se le atacó, en fin, como amigo personal de este Agente, de Mr. Ridley y de D. Abraham García, y por otros cargos tan desnudos de fundamentos como éstos. El señor Valcke, cual era de esperarse, permaneció en su puesto, indiferente á las variadas manifestaciones de la mascarada berberisca con que se quería intimidar su ánimo, enturbiar su criterio y disolver el Tribunal.

Viendo la esterilidad de estas agresiones ; comprendiendo que era cocear contra el aguijón el pretender que aquel caballero abandonara su puesto, que deliberadamente había aceptado, dirigieron entonces su arsenal de proyectiles contra la persona inmune del señor Ministro alemán. Su reciente apenas cortés amistad de extranjeros con el Agente de de la Casa ; algún proyectado enlace matrimonial que ha de verificarse entre una persona de la familia del señor Ministro con un empleado de la Legación inglesa ; el no haberse caído en la cuenta por el Gobierno colombiano de que dicho señor Ministro no está sujeto á las leyes del país, para el efecto de exigirle responsabilidad legal por la sentencia que iba á dictar, la cual *à priori* y sin embozo ni embarazo declaraban ya que sería injusta, inicua y proditoria ; los perjuicios que los comerciantes alemanes diz que iban á sufrir porque su Ministro fallara este pleito, rogado por ambas partes y autorizado por su Gobierno ; todo, hasta el no conocer el señor Ministro la lengua castellana al igual de un Menéndez Pelayo ó un Rufino Cuervo, como si los contratos estuvieran escritos en fabla, los alegatos en jerigonza y las pruebas en guirigay ; todo, hasta su segura parcialidad por la Casa, la cual ya habría captado al señor Ministro, todo se puso en juego para que el arbitramento se acabara con la separación de alguno de sus miembros, del Presidente de él y tercero dirimente que conducía la secuela del juicio.

Ante esta situación, y actuando el Tribunal en un país donde no hay libertad de la prensa ni en tiempo de paz, mucho menos en tiempo de guerra, en pleno estado de sitio como el que se ha sufrido todo este año, creyeron los señores arbitradores que podían obtener del Gobierno la cesación de los ataques á los miembros del Tribunal, toda vez que si no es permitido atacar la cosa juzgada y su validez, menos permitido debe ser atacar á los jueces y calumniarlos y envilecerlos, prejuzgando torcidamente la sentencia que han de pronunciar y las intenciones que se les suponen respecto de las pretensiones de las partes.

A este efecto los tres arbitradores se dirigieron á la casa de Gobierno á conferenciar con el encargado del Poder Ejecutivo, el día 3 del mes de Septiembre último. Una vez en presencia de aquel alto Magistrado, el Presidente del Tribunal le puso de presente un artículo muy ofensivo para él, que constaba en cierto periódico que corre como adicto al Gobierno, y le preguntó si era posible defender á los miembros del Tribunal, en su carácter de tales, de las agresiones de la prensa.

“ El Señor Vicepresidente manifestó que era menester distinguir el derecho que nuestras leyes y nuestras costumbres conceden á la prensa para discutir las causas de interés público, de los ataques personales á los miembros de los Tribunales ; que él no podía quitar á la prensa aquel derecho, lo que además de no ser justo, aumentaría la grande excitación social que ha-

bía, provocada por lo que se sabía en el público de la cuantía de la reclamación de la Casa Inglesa; que sí podía exigir á la prensa que respetara las personas de los miembros del Tribunal, en lo cual contaba con que sería obedecido; pero que él no respondería de calmar la grande excitación que había en el público, por tratarse de una cuestión que á todos interesaba, y de una reclamación que por su cuantía extraordinaria había sonado por la sociedad como una campanada ó un cañonazo; que tampoco estaba en su mano responder de los resultados ulteriores de esa excitación; y que, una vez dada la sentencia, no podría estorbar tampoco el discutirla, como no podía estorbar discutir ahora todo lo relativo á la cuestión misma; que ya en otras circunstancias, tratándose de graves asuntos que interesaban al honor del Gobierno, había dejado á la prensa perfecta libertad; que su acción sobre ésta era actualmente mayor á causa del estado de sitio, pero que la declaración de haber cesado éste y de estar restablecida la paz se aproximaba ya.” (1)

Después de esta gestión del Tribunal, que no tuvo resultado ninguno en el sentido que se deseaba, fueron al Gobierno los dos Ministros de Inglaterra y Alemania, en su carácter de tales, y allí se les manifestó por el Excelentísimo Señor Vicepresidente, delante de alguno de sus Ministros, que la prensa era absolutamente libre, conforme á un nuevo decreto que los dos diplomáticos debían conocer; y como estos señores expresaran que no sabían tal cosa, ni la habían oído decir á nadie, se les manifestó de nuevo la verdad del hecho, y se les dijo que buscaran el decreto en el *Diario Oficial*, lo que ellos hicieron, infructuosamente, por supuesto.

Al fin apareció en el susodicho *Diario* una declaración oficial, suscrita por el Subsecretario de Gobierno, en la que manifestaba este señor que el Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República había visto con satisfacción el celo patriótico de la prensa, al tratar la reclamación de la Casa comercial inglesa del modo como la había venido tratando; que en verdad el Gobierno no había caído en la cuenta, al nombrar al Ministro alemán para tercero, de ciertos inconvenientes que concurrían en su persona, pero que, con todo eso, el Gobierno tenía confianza en él y esperaba que fallaría bien, dadas sus dotes de jurisconsulto y su posición eminente de Ministro de un tan grande Imperio, amigo de Colombia, etc.

La prensa adicta al Gobierno, que era á quien se dirigía el documento memorado, apenas sí se dio por notificada de la amistosa amonestación que se le hacía, aunque sí la reprodujo en sus columnas, sin duda por lo del “celo patriótico” que el Gobierno le achacaba y le alababa, cosa muy allagüeña para ella y que tal vez hasta la sorprendería. Ello es que los ataques no cesaron, sino que se recrudecieron, y se complicaron con intentos de otro orden, encaminados al mismo fin

(1) Es copia de una acta levantada por el Tribunal y consultada con el Excelentísimo Señor Vicepresidente antes de insertarla en las actas diarias de aquella corporación.

de intimidación moral y material de los señores arbitradores independientes.

En efecto, el día 14 de Septiembre, como á las diez de la noche, fueron enviados á las casas de habitación del señor Ministro alemán, de D. Luis Valcke y del abogado de la Casa Punchard & C.^o, sendos piquetes de agentes de la Policía nacional, con el objeto y por los motivos que se expresan en la siguiente nota, dirigida al último de dichos señores :

“ República de Colombia.—Policía nacional.—Dirección general.—Número 1,446.—Bogotá, 14 de Septiembre de 1895.

“ Señor doctor Antonio José Restrepo.—Presente.

“ Habiendo tenido conocimiento por denunciado ante el Supremo Gobierno, de que tanto en esta noche como mañana, el pueblo pretende atacar, tanto su casa y persona, como las de los caballeros que forman el Tribunal de arbitramento en el asunto Punchard, he recibido órdenes para protegerlos en sus casas y personas, teniendo desde este momento centinelas del cuerpo que comando, los cuales tienen la consigna de hacerlos respetar.

“ Al mismo tiempo, si alguno de los miembros del mencionado Tribunal desea tener alguna escolta que los acompañe en sus diligencias, tengo orden de suministrarla; pues los deseos del Gobierno son evitar á todo evento cualquier desgracia que pudiera venirles.

“ De usted atento servidor,

“ GILBERT.”

La policía permaneció en las casas supradichas algunos días, sin que tuviera que hacer uso de sus armas contra sicofanta alguno más ó menos interesado, ni contra ningún miembro de la grande anónima comunidad que se llama el pueblo (cuya representación es prohibido usurpar, conforme al decreto sobre prensa), la cual comunidad no dio señas de preocuparse poco ni mucho con el Tribunal de arbitramento y con la suerte que corriera la reclamación de que él iba á decidir.

La situación creada á los señores arbitradores, por más confianza que éstos tuvieran en la índole y civilidad del pueblo bogotano, era ya insostenible, sobre todo para el tercero dirimente, doctor Lührsen, cuyo carácter diplomático hacía doblemente graves para él las ofensas de la prensa y las amenazas contra las cuales se le quería proteger por medio especial. Así fue que el día 28 de Septiembre el referido Presidente del Tribunal manifestó á éste lo que se copia á continuación, tomado del acta respectiva :

“ Su Excelencia el doctor Lührsen puso en conocimiento del Tribunal que había presentado al Gobierno su renuncia del cargo de árbitro; y luego demostró la necesidad de tomar una resolución sobre lo que debiera hacerse con el archivo del Tribunal.

.....
“ Su Excelencia el doctor Lührsen, al informar al Tribunal que había

presentado su renuncia, manifestó que lo había hecho de acuerdo con instrucciones recibidas de su Gobierno, y expresó que los ataques de la prensa, y aun de la prensa adicta al Gobierno, contra su persona, hacían del todo incompatible con su dignidad personal y con la dignidad del Gobierno de Su Majestad el Emperador de Alemania, el continuar desempeñando el cargo de árbitro, y que su renuncia no tiene relación ninguna con la reclamación de los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o....”

La renuncia del señor Ministro equivale á la no aceptación del cargo ó á la muerte de alguno de los arbitrades antes de dictar el fallo, y por consiguiente, el compromiso “cesó en sus efectos” legalmente, desde aquel día y volvieron las cosas al estado que tenían antes de que las partes suscribieran esa escritura, como es natural y lógico; pues apenas puede concebirse que haya quien sostenga—como sostuvo cierto alto funcionario nacional—que, como el compromiso sustituyó y reemplazó á los contratos, aquellos se acabaron con el compromiso; y que, como éste se acabó con la renuncia del arbitrador tercero, las cuestiones y diferencias que existían entre el Gobierno colombiano y la Casa contratista del ferrocarril de Antioquia se acabaron también, y hoy este es un asunto satisfactoriamente fenecido....!

No es así, nó; y para eximirnos de demostrar que una sentencia que *no se dicta* no extingue acción ninguna, mucho menos cuando son de la cuantía, justicia y vitalidad de las que por estos contratos tiene adquiridas la casa de Punchard & C.^o, nos limitamos á decir que ya hoy esas acciones están ganadas en su parte más esencial y más satisfactoria para esa Casa y su representante y su abogado. El Gobierno ha hecho propuesta amigable para dar solución á las obligaciones que tiene contraídas, y esa propuesta es el reconocimiento efectivo de la razón que asiste á los contratistas, y de la sinrazón de las medidas tomadas contra ellos y contra sus derechos innegables.

El litigio, pues, ha perdido hoy toda su importancia moral y legal, quedando reducido apenas á cuestión de cuantía en la indemnización pecuniaria, que es en verdad lo de menos para la Casa contratista. La casa de Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o ha seguido esta reclamación con la tenacidad y energía con que lo ha hecho, no precisamente para cobrarle al Gobierno algún dinero (á que por otra parte tiene perfecto derecho según las leyes colombianas sobre indemnización de perjuicios), sino para probar de modo evidente é inolvidable que los contratos que ella celebra sí son y tienen de ser una ley para las partes, tanto porque los celebra legalmente, cuanto porque ella los cumple y sabe hacerlos cumplir; lo que es prueba evidente de la capacidad plena de esa firma y de los socios que la componen. A hombres de mala fe y de escasos recursos no les sería dable obtener la sa-

tisfacción que los señores Punchard & C.^o acaban de recibir de parte del Gobierno colombiano y del Gobierno de su patria.

¿Qué queda, pues, de la vocinglería con que cierta prensa ha ensordecido á las gentes de este país, y de los otros países adonde esa prensa malsana alcance á llegar? Nada en el fondo, nada en lo moral; apenas el bochorno de haberse mostrado indigna de representar á la parte civilizada de Colombia, que sí está á la altura de servirse del arbitraje como medio decoroso para dirimir cualesquiera clase de querellas. Codiciosa y mezquina enastando el monto de la reclamación como única bandera y dejando á un lado, lejos, en el segundo ó tercero ó último escalón de su plataforma el honor nacional, que mancillaba, la civilización del país, que empequeñecía.

La casa de Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o dio prueba solemnísima de desprendimiento y conciliación en el departamento de Santander, donde se la trató como á gente, como debe tratarse á la gente allí donde no se llamen cristianos por sólo hacer irrisión de este vocablo. Invitada á resolver amigablemente su contrato para la construcción del ferrocarril de Bucaramanga á puerto Wilches, manifestó que no exigía otra cosa que el pago de los materiales introducidos, á precio de factura, y de la obra ejecutada, por avalúo de los mismos ingenieros Oficial y Residente, nombrados para ese efecto en los contratos. Exigió, sí, que se reconociera, como allí se reconoció, la buena fe de esa firma, su exactitud y acuciosidad en el cumplimiento de sus compromisos. Luego se le manifestó que no tenía el Departamento dinero en caja para cubrir el saldo en su contra que arrojaron las facturas y avalúos, y el Agente de la casa, señor Weir, manifestó que aceptaría cualquier forma de pago que el Gobierno departamental pudiera cumplir; y así se convino y se cumplió como el Gobierno pudo más favorablemente para él.

¿Pero en Antioquia qué sucedió? Todo lo contrario, en orden á buena fe y á respeto por el derecho ajeno. Un círculo comercial que allá no quiere ferrocarril, “ni de balde,” porque cree insensatamente que el Ferrocarril le disloca sus operaciones cuasi mecánicas de porcentaje—cuasi mecánicas como una guillotina—fue encumbrado al Gobierno de aquel Departamento con el objeto de que hiciera fracasar el contrato sobre Ferrocarril. Esa historia surge clara y precisa del alegato y documentos que se presentaron al Tribunal de Arbitramento. Lo que debe reproducirse aquí para que se conozca mejor, es el paso siguiente de una nota dirigida por el Agente de los Contratistas al nuevo Gobernador y jefe entonces del círculo de oposición á los contratos. Se sabía perfectamente qué clase de ideas debía tener en la materia el nuevo Gobernador, y para evitarle un estrellamiento á él y ahorrarse mo-

lestias la contraparte, el 26 de Septiembre de 1893, á los pocos días de posesionado dicho señor del puesto, se le puso la comunicación aludida, en que después de hacerle presente que la Casa no estaba adherida á esos contratos por modo indisoluble, como él y su Gobierno pudieran creerlo, le agregaba :

“Su Señoría sabe muy bien que esto no es así. Los señores Punchard, Mc Taggart, Lowter & C.° pueden y desean constriuir este Ferrocarril dentro de los términos del contrato, y siempre que todas las obligaciones allí estipuladas se cumplan; pero si el deseo de la parte inteligente del pueblo que Su Señoría tan hábilmente dirige es que el Ferrocarril no se construya; si han reconsiderado el asunto y desean, por conducto de su Gobernador, rescindir el contrato, no habrá ninguna dificultad para hacerlo, siempre que los contratistas sean debidamente compensados. Lo que sí es un hecho es que es imposible continuar los trabajos como estamos hoy; y esto por lo sencilla razón de que estamos invirtiendo sumas mayores de las que recibimos, y sólo se nos dan abusos, trabas y obstáculos en pago de nuestros esfuerzos y de la salud perdida de tantos de nuestros ingenieros....”

El señor Gobernador no hizo caso ninguno de la propuesta amigable, sin duda por no pagar á la Casa los materiales introducidos y los trabajos ejecutados, cuyo pago, como en Santander, era la norma que de ella tenía recibida el Agente en Antioquia, llegado el caso de una rescisión en aquel tiempo. Todavía el 9 de Octubre siguiente el señor apoderado de los contratistas le propuso al mismo señor Gobernador que sometieran al Tribunal de Arbitramento pactado en las cláusulas XLV y XLVIII del contrato, las pequeñas diferencias que por entonces dividían á las dos partes contratantes, para establecer con claridad el camino que debía seguirse en lo futuro y aun para rescindir los contratos en los términos que ese Tribunal lo dispusiera. Nada contestó el señor Gobernador á esa nueva amigable invitación del Agente de los contratistas. ¿Ni qué había de contestar el señor Gobernador si ya tenía concertado el famoso plan que llevó á cabo con tanta malicia como pésimos resultados? Ese mismo 9 de Octubre, en que los señores Punchard & C.° pedían el Arbitramento pactado, recibía el Gobernador la respuesta de sus abogados, por la cual le aconsejaban que procediera á dictar la célebre Resolución de 19 de Octubre de 1893.

El plan no podía ser más hábil en su misma ineptitud y torpeza. El Gobierno suspende el cumplimiento de sus obligaciones; aunque diga que opta por la resolución de los contratos, no opta por nada del mundo, sino que procede en consecuencia á despojar á los Depositarios de todos los valores que custodien en su oficina, y despoja asimismo á los ingenieros y Agente de los Contratistas de la vía férrea que el mismo Gobierno les había entregado; mientras más lo insten para que constituya el Tribunal de Arbitramento que pactó, más se negará á tal cosa, más sofismas inventará para sentarse sobre su palabra empeñada;

procurará que lo demanden los Contratistas, si Dios los deja de su santa mano, ante los Tribunales del señor Gobernador; si después de un juicio sobre indemnización de perjuicios el Gobierno lo perdiere, como es seguro que lo perderá por la evidencia de su mal proceder, no por eso debe temer nada el señor Gobernador, pues nombrando un *buen perito* para el avalúo de los perjuicios, como el Magistrado ponente ha de nombrar, por fuerza de la naturaleza humana, otro perito tercero que resulte *bueno también* para el Gobierno, todo el derecho de los contratistas se perderá, vellón á vellón, en la complicada trama de nuestras leyes, y el resultado práctico y tangible será una denegación de justicia, flagrante y clamorosa, con la apariencia de una solemne aplicación de todas las fórmulas, requisitos y procedimientos judiciales, curiales y legales que se usan en los países civilizados para llegar á la protección del derecho.

Que tal iniquidad no pudo consumarse, es cosa ya sabida por el país, aunque sólo haya llegado á sus oídos la historia del Tribunal de Arbitramento, adulterada por la prensa á que aquí nos hemos referido y por las alegaciones de la parte contraria, cuyo principal abogado era el mismo Secretario de Gobierno de Antioquia, que suscribió la Resolución de 19 de Octubre. Este alegato y estos documentos que ahora se publican, mostrarán aun á los más ofuscados, que la culpa de que no haya Ferrocarril ya concluído en Antioquia, y de que esté pendiente todavía esta reclamación,—que puede ser y es cuantiosa porque el derecho no admite recortes cuando se alega ante los Jueces, sino cuando voluntariamente se transige—; mostrarán que esa culpa, repetimos, ha sido toda entera de los Gobiernos contratantes, que jamás quisieron con las veras del corazón los mismos contratos que celebraron.

La Casa Punchard & C.^o ha recorrido con su capital y sus cuerpos de ingenieros casi toda la América, y cuando se la llamó á Colombia creyó que se la llamaba sinceramente. Si se equivocó, quizá es cosa que la demuestran la historia de estos contratos, desde su iniciación hasta su última actual etapa, la disolución del Tribunal de Arbitramento.

Con la esperanza de que el pueblo colombiano, tan noble y generoso, tan amante del trabajo para proporcionarse con él las satisfacciones que el progreso moderno ofrece al hombre culto, haga la debida justicia á la Casa Punchard & C.^o y á los Gobiernos que contrataron con ella, le presentamos este libro, que resume completamente el asunto del ferrocarril de Antioquia en todas sus faces.

Bogotá, Octubre 20 de 1895.

Señores Arbitradores:

"De acuerdo con el compromiso de arbitramento, sólo debéis resolver cuál de las partes dejó de cumplir debidamente los contratos."

(DR. FERNANDO VELEZ, *Alegato*).

Como representante que soy de los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, contratistas para la construcción del ferrocarril de Antioquia, tengo el honor de presentaros, en breves y compendiadas razones, mi alegato de bien probado en el juicio de resolución de aquellos contratos, juicio que está á vuestro conocimiento y fallo por virtud de lo estipulado en las cláusulas XLV y XLVIII del principal de ellos; por virtud de los Decretos con fuerza de ley, número 101, de fecha 1.º de Abril del corriente año y número 129, de 1.º de Mayo último; y por virtud de la Escritura de compromiso arbitral número 381, otorgada el día 13 del mismo Mayo, ante el Notario 2.º de este Circuito, la cual es base y fundamento preciso de vuestros procedimientos como Tribunal privativo de esta querella.

Véase el libro presentado por D. Fernando Vélez, intitulado *Documentos relativos al ferrocarril de Antioquia desde 1882 hasta 1890*, pág. 78.

Si los términos de este instrumento y las pruebas aducidas por mí no os lo dijieran con la deseada claridad, yo me permitiría, antes de entrar en materia, recordaros como de paso los antecedentes notorios de este asunto, ya célebre quizá, tanto por la cuantía de los intereses que se ventilan y por la categoría de las partes contratantes, cuanto por la alteza singular de los jueces que han de fallarlo.

Véase la declaración del señor D. Alejandro Barrientos.

Véase el libro *Documentos relativos al Empréstito y contratación de la construcción del ferrocarril de Antioquia*, págs. 25 y 26.

Véase declaración Botero Uribe, respuesta 5.ª "El señor Vásquez fue siempre enemigo de los contratos."

En el año de 1891 se presentó en Londres, á las oficinas de la Casa constructora de obras públicas á quien tengo la honra de representar, un comisionado con plenos poderes é instrucciones del Gobierno departamental de Antioquia, á proponer á la Casa una negociación para que ella se encargara de construir el ferrocarril de Antioquia, y suministrara, al mismo tiempo, los fondos para ello, mediante ciertas estipulaciones y garantías. En efecto, después de no poca discusión, se llegó á la firma de ciertos contratos *ad referendum*, que vosotros podéis ver en la misma edición oficial auténtica que os sirve de texto para considerar los contratos definitivos á que vuestra sentencia habrá de poner fin. Tan cierta y segura era para el comisionado la ratificación de los contratos, por parte de su mandante el Gobierno de Antioquia, que insistió ahincadamente en que la Casa enviara, junto con él y de una vez, un apoderado suyo que firmara la ratificación y solemnizara los contratos en Medellín, y aun Ingenieros que comenzaran sin tardanza trabajos preparatorios. Llegados á Medellín, nos encontramos con que ya había cambiado el Gobernador que enviara la comisión en busca de los contratos, aunque tuvimos la satisfacción de hallar en su sucesor la misma patriótica adhesión á la obra del Ferrocarril. No obstante, los contratos pasaron de orden del Gobernador á una Junta consultora de que hacía parte el señor D. Miguel Vásquez, la cual emitió concepto desfavorable á ellos, considerándolos ruinosos para el Departamento

y aun causa de “baldón” para el pueblo antioqueño. En el mismo texto citado antes podéis ver el informe de esa comisión, y la respuesta que el signatario de los contratos hubo de darle. Esta opinión adversa de la Junta, hizo que luego la Asamblea Departamental, reunida á la sazón, se mezclara en el asunto y pretendiera derogar la Ordenanza vigente, que dio las plenas autorizaciones en virtud de las cuales el Gobernador procedía. El Gobernador, á su turno, y por motivos de alto interés público que merecieron la aprobación del Gobierno nacional, disolvió la Asamblea, y ya directa y personalmente, asesorado por abogados de nota y con la ayuda de sus Secretarios y de muchísimas personas doctas y desapasionadas, reformó los contratos primitivos, obteniendo de Mr. Ridley, apoderado de la Casa, cuantas ventajas éste podía conceder sin violar sus instrucciones. Así se firmaron al fin, en Septiembre de 1892, el contrato de construcción del Ferrocarril y el adicional (como lo llamó el Gobierno de la República al aprobarlos) para la consecución del empréstito.

Véase la carta del Excelentísimo Señor Vicepresidente al señor Ministro de Gobierno.

Véase declaración Botero Uribe, respuesta 2.

Desde entonces hubimos de saber, no sin pena, que la negociación, aunque coronada con aplauso estrepitoso y aprobada por la cuasi unanimidad de los Concejos Municipales de Antioquia (véase el libro citado), se había creado enemigos irreconciliables en todos aquellos sujetos cuyas opiniones no siguió el Gobernador, en los Diputados de la Asamblea disuelta, y en no pocas gentes que temen á la civilización por puro instinto. Aunque Mr. Ridley y el que os

habla en nada intervenían de toda aquella algarada, más de una vez estuvimos al renunciar á la prosecución del negocio y volver á nuestro país. Comprendimos que no se tenían en cuenta los intereses que representábamos ; que se hablaba de sacrificios del país, pero no de las ventajas que la obra traería consigo, ni de los sacrificios y responsabilidades de sus constructores ; vimos que el pueblo antioqueño, tan brioso en el trabajo, tan inteligente en las faenas que le son habituales, no conocía mayor cosa con respecto á ferrocarriles y á empréstitos extranjeros ; notámos que su Gobierno vacilaba en sus determinaciones, dudaba de su fuerza misma de acción y parecía como desligado de la opinión general que debía sustentarlo. A reanimar nuestra confianza llegó un telegrama del Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República, en el cual se le decía al Gobernador que procediera él *ad referendum* también y que enviara los contratos á la capital para ser revisados aquí por los altos poderes de la República. De ahí surgió la cláusula última de los dos contratos, por la cual no podían ellos llevarse á efecto sino previa la aprobación del Gobierno.

“Todo se arreglará en Bogotá,” se nos decía ; “mediante la intervención del Excelentísimo Señor Vicepresidente y sus Ministros, los contratos ganarán en solidez, en popularidad y en respetabilidad, de suerte que, una vez aprobados definitiva y solemnemente, ellos serán la palabra oficial de la República, por sobre la cual no habrán de prevalecer intereses ni pasiones de nin-

guna clase." Y vino Mr. Ridley á Bogotá, mientras yo quedaba en Antioquia comenzando trabajos en la línea ; y los contratos fueron aprobados y complementados por otros dependientes de ellos, en los cuales se aclararon algunas cláusulas del principal y del de empréstito ; se pactó la forma y cuantía del auxilio nacional (parte integrante de la negociación), y se dio por los contratistas la garantía de £ 10,000, como pena contra ellos, si no concluían el Ferrocarril en cuatro años, conforme á la cláusula XVIII del contrato de construcción.

Pena que no los
libra de la
obligación
principal.

Al tiempo que la negociación con Antioquia se ratificaba y consumaba, aceptó también Mr. Ridley, en nombre de la misma casa Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o, otros contratos casi idénticos á aquellos, para construir el ferrocarril de Puerto Wilches á Bucaramanga, en el departamento de Santander, y uno especial para la exploración y trazo de un ferrocarril de esta capital al río Meta.

Con la preocupación consiguiente á negocios de tanta importancia y de tanta responsabilidad para la Casa de que es digno Ingeniero en jefe hace muchos años, y á la cual representó aquí por entonces, partió Mr. Ridley para Londres á dar cuenta de su cometido y á poner en movimiento el capital necesario y los ingenieros requeridos para dar comienzo oportuno y feliz remate á esas obras contratadas.

El país quedó, según lo que pudimos comprender, en afanosa expectativa. Jamás se habían firmado aquí contratos de la naturaleza de

los de Antioquia y Santander. Acostumbrados al sistema de privilegios de duración secular respaldados en concesiones de tierras baldías, en auxilios de dinero á cada kilómetro construído, y en muchas otras ventajas, al parecer insensibles como las contribuciones indirectas, pero en realidad onerosísimas, pocas personas pudieron apreciar debidamente la excelencia de los nuevos contratos. Al contrario, todo el mundo se fijó solamente en que los dos ferrocarriles de Antioquia y Santander iban á costar £ 3.000,000 con los gastos de los empréstitos; en que para cubrir los intereses de ese capital iban á gravarse las Aduanas con \$ 15.000,000, pagaderos en veinte años; en que rentas pingües como la de licores de Antioquia, tan socorrida antes en aquel Departamento para gastos de todo linaje, iban á quedar empeñadas por mucho tiempo para garantizar las obras en ejecución; en que había muchos empleados y muchos sueldos creados por los contratos, aunque esos empleados eran garantía para los gobiernos y fueron exigidos por ellos; en que no se había fijado una época precisa é inicial para emitir los empréstitos deseados, como si se pudiera edificar sin previos y sólidos cimientos; y, en fin, y para que nada faltara en la enumeración de los males presuntos, había de encontrarse quienes notaran que personas reputadas ingratas derivaban ó podrían llegar á derivar algún beneficio de la realización de los contratos. Ante este cúmulo de daños, amontonados á porfía, y sin duda de muy buena fe, llegó á parecer preferible aun el

El comercio de Medellín acaba de negarle \$ 50,000 prestados al Gobierno del señor Cock con toda la renta como caución.

Véase la declaración del señor Cock Beyer, y su carta en *El Porvenir* de Cartagena.

ya desechado viejo sistema de administración, á pesar de todos los desengaños, costos ingentes y pésimos resultados que con él se habían obtenido. Ya no se habló de las ventajas de los ferrocarriles; ya no se volvieron á mentar los otros países cuyo ejemplo alentara á los Gobiernos contratantes; ya el dinero al 6 por 100 pareció un exceso de usura; ya la propiedad real y efectiva para los departamentos de Antioquia y Santander de dos ferrocarriles que los unieran al río Magdalena, dejó de ser halagadora perspectiva. El desarrollo de las industrias fue un señuelo, y la colonización de regiones feraces, que hoy son yermos, pareció espejismo inventado por la especulación extranjera....

Cosa rara os parecerá, SEÑORES ARBITRADORES, pero ello es la verdad, que sin duda no se os ocultó á vosotros en aquellos días: los contratos á que vengo refiriéndome, así como se firmaron con entusiasmo, y fueron aplaudidos en los primeros momentos de su sanción, hallaron luégo frialdad, indiferencia, y hostilidad por último, de parte de las mismas personas ó entidades oficiales que intervinieron en ellos y los sellaron con su mano. Ahí están en vuestro poder las pruebas fehacientes de esta afirmación: declaraciones de Ministros, de Gobernadores, de Secretarios; documentos oficiales y auténticos, publicaciones de altas personalidades políticas, todo está ahí á vuestra vista, deponiendo de la volubilidad humana y de la inconsecuencia en los propósitos más meditados y mejor discutidos.

Hago, por supuesto, y como es muy merecida, expresa salvedad, por lo que respecta al Gobierno de Santander y sus Agentes. Allí encontró la Casa una opinión compacta que la acogió sin recelos infundados, sin cautela irritante. El Gobierno y sus empleados acudieron á llenar sus compromisos con exactitud, y la obra marchó, hasta la amigable resolución de los contratos, de un modo satisfactorio. De fuera había de llegar, como luégo se vio y está comprobado en la actuación que se ha formado ante vosotros, el golpe mortal para el ferrocarril de Bucaramanga.

Véanse las declaraciones de los señores D. José Santos, Gobernador; D. Roso Cala, Secretario de Hacienda, y del distinguido ingeniero D. Abelardo Ramos.

En Antioquia, entre tanto, pasaban las cosas de muy distinto modo. Es verdad que al firmarse los contratos allá, el señor Gobernador había instado á Mr. Ridley para que pidiera á Londres, por cable, el cuerpo de ingenieros que había de comenzar los trabajos técnicos en la línea, prometiendo, en oficio de 27 de Septiembre de 1892, que en el caso *muy improbable* de que su Excelencia el Señor Presidente de la República no aprobara los contratos, el Gobierno de Antioquia respondería á la Casa de los gastos que hiciera en ingenieros y útiles para el Ferrocarril. Es verdad que el Gobierno, en su afán de comenzar trabajos á la mayor brevedad, me había nombrado á mí desde Octubre de 1892 Director técnico de la vía férrea, aunque el contrato no empezaría á regir sino en Enero de 1893. Es verdad que yo había empezado á trabajar desde entonces y á gastar dinero de la Casa en compra de traviesas y otros ítems,

Véase el libro oficial intitulado *Ferrocarril de Antioquia*, etc., pág. 289.

Véase el libro de correspondencia bajo el número 1.º, 1.ª pág.

Véase el libro oficial *Ferrocarril de Antioquia*, etc., pág. 290, carta de D. Alejandro Restrepo R.

y que á la llegada de los ingenieros, en el mes de Noviembre, organicé convenientemente los trabajos, repartiéndolos en secciones á levantar los planos completos de la vía, para poder, cuanto antes, dar cumplimiento á las especificaciones del contrato, que requerían que esos trabajos fuesen enviados á Londres para que el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, empleados del Gobierno, los aprobasen ó los modificasen á su talante, antes de entrar á ejecutarlos *con entereza*, como dice aquel documento.

Véase la primera factura de materiales introducidos y las declaraciones de Eugenio Montoya y Aristides Giraldo.

No obstante todos estos preparativos y gastos, cuando todavía no habían entrado en vigencia los contratos ya tenían en contra la opinión más poderosa en el Departamento. Los diputados al Congreso nacional habían dado la consigna, publicando en algún periódico de mucha resonancia, en la capital, una larga y falsa serie de objeciones á los contratos ya firmados. La prensa del Departamento, con alguna honrosísima excepción, y la de la capital en su mayor parte, siguieron la campaña. El plan aparecía perfectamente en descubierto, y nadie ya trataba de ocultarlo, ni tal cosa era posible. La construcción de aquel Ferrocarril, que diz que era el *desideratum* del pueblo antioqueño, se convirtió en arma de partido para los círculos políticos que se disputaban la supremacía en aquel Departamento y en este país.

Véanse las Especificaciones, título I, capítulo I, art. IV.

Véase el apéndice del libro oficial intitulado *Ferrocarril de Antioquia*, etc., pág. 34, refutación de esas observaciones por el señor doctor Baltasar Botero Uribe.

Mis compañeros de labor y yo, ajenos á esas agitaciones, fijos los ojos en el cumplimiento de nuestro deber, apenas si nos dábamos cuenta de semejante situación, ni ella nos importaba un

ardite. Enseñados á trabajar en países donde los contratos válidamente celebrados son ley para las partes que los firman; seguros de que íbamos á construir una obra científica de importancia y duración, como que ella era la verdadera y eficaz garantía del capital que con su hipoteca invirtieran en ella nuestros patrones y nuestros compatriotas; interesado hasta nuestro valer profesional en que nuestros trabajos no fueran á recibir un rechazo de hombres tan competentes como Sir George B. Bruce y D. Francisco J. Cisneros, árbitros técnicos de la construcción del Ferrocarril; creyendo, como creíamos, que los Gobiernos contratantes, tanto ó más interesados que los contratistas, no desampararían su obra de tanto afán, seguíamos más las indicaciones del teodolito y del nivel que la punta de la pluma de los gacetilleros que discutían con frenesí nuestra competencia profesional, túneles y cremalleras, empréstitos, ciclos de crédito, etc.

Véase el artículo ix del contrato del empréstito.

Véase el contrato principal, cláusula xxi; Especificaciones, título i, capítulo i, artículo iv; título iv, capítulo i, artículo iv; y los planos que vinieron de Londres firmados por los ingenieros Bruce y Cisneros.

A medida que nuestros trabajos avanzaban, íbamos remitiéndolos á Londres para su examen y aprobación. Desde el 26 de Enero de 1893 pudimos ya remitir los planos y perfiles de la línea entre Puerto Berrío y Pavas, que era la primera sección que debíamos rehacer conforme á las Especificaciones. Desde esa época empezamos á sostener á nuestro costo las primeras quince millas de la vía, y á intentar algunos trabajos de reparación en ellas, aunque no fuera esa nuestra obligación, en tanto que nuestros planos no volvieran aprobados. Habíamos reci-

Véase libro II, documentos 53, 54, 55, 65, 118, (pág. 2); 157, 161, 171, 172, 174, 190, 191. Libro I, págs. 257 y 259.

Véase el contrato de 26 de Enero de 1893 de entrega de la vía, artículo VII, y las declaraciones de E. Montoya y A. Giraldo.

bido la línea al Gobierno en términos muy favorables para él, dejándole edificios y materiales que de derecho nos pertenecían, lo mismo que los productos de la línea hasta que fuera entregada de nuevo por nosotros. Habíamos celebrado contratos de mucha consideración para provisión de víveres á los trabajadores, para provisión de traviesas en abundancia, para provisión de materiales de mampostería, ladrillo, adobe, etc.; habíamos buscado y hallado una magnífica cantera para la extracción de balasto, pues ese artículo no se hallaba en la parte baja de la línea; habíamos levantado planos y diseños de todas las obras de arte necesarias, desde el muelle de Puerto Berrío hasta las estaciones de Medellín. Habíamos hecho, en fin, esos trabajos técnicos que os he presentado como pruebas, completos y perfectos (como que merecieron la aprobación del Ingeniero Consultor y del Agente Oficial, apenas con insignificantes variaciones), los que vosotros podéis examinar ó hacer examinar por ingenieros competentes, si los señores Bruce y Cisneros no fueren suficiente garantía de su excelencia. Aún más: trajimos obreros italianos, que, con la habilidad reconocida que poseen, construyeran varios puentes, como los construyeron en efecto. Enviámos algunos rieles viejos á Barranquilla, de los que el Gobierno tenía perdiéndose en los pantanos de *La Malena*, para construir en aquel Ferrocarril, de acuerdo con el señor Cisneros, un apantadero de cuenta de la Compañía, por evitar demoras en la introducción de materiales, á


Véase libro 2.^o,
documentos
71, 72, 73, 74.
Libro 5, págs.
83 á 107, tam-
bién 15, 16, 37,
100.

Véase Libro 1,
págs. 264, 268.
Libro II, Do-
cumento 239.

Véase Libro V,
pág. 15.

cuyo efecto habíamos contratado el transporte con la Compañía Colombiana, en condiciones de preferencia para nuestra carga. Esto y mucho más que omito aquí, pero que aparece comprobado en los autos y que vosotros podéis verificar, estábamos ejecutando en cumplimiento de los contratos, cuando llegó la Resolución oficial de 19 de Octubre....

Pero antes de ocuparme en este acontecimiento, que virtualmente puso fin material á los contratos, debo hablaros de los repetidos golpes que éstos habían venido recibiendo de la mano misma de los Gobiernos que los firmaron. Para mayor facilidad en el estudio de esta parte de mi trabajo, permítaseme dividirlo, en atención á los Gobiernos obligados y á la naturaleza de las obligaciones contraídas.



GOBIERNO DE ANTIOQUIA

CONTRATO PRINCIPAL

a) Para que fuera posible la construcción del Ferrocarril, lo primero que debía hacer el dueño de la obra contratada,—el Gobierno de Antioquia,—era poner á los contratistas empresarios en posesión del terreno en que ella había de construirse, y entregarles, además, todos aquellos materiales que ellos necesitaran y que no estuvieran obligados á suministrar ellos mismos. Estas obligaciones del Gobierno departamental constan debidamente detalladas en las cláusulas II, III y XXXIV del contrato de construcción. Como ya había en explotación una parte de la vía, de Puerto Berrío á Pavas, también debía el Gobierno ceder á los contratistas todos los trabajos hechos hasta entonces en esa sección, con el material fijo y rodante y demás accesorios muebles, en cuanto estos material y accesorios fueran precisos para la nueva obra. Estaba obligado asimismo á otorgarles el uso pleno de los almacenes, talleres, habitaciones de obreros, estaciones y demás edificios que formarían parte de aquella vía férrea. La entrega debía ser de tal suerte completa, que el Ferroca-

rril entre Puerto Berrío y Pavas había de estar (conforme á la cláusula xxxiv citada) EN PODER DE LOS CONTRATISTAS por todo el tiempo necesario para la reconstrucción, y sin que pudieran suspender el tráfico en aquel trayecto por más de tres días en cada mes.

No obstante la claridad de estas estipulaciones, el 26 de Enero de 1893 (26 días después de que comenzaron á regir los contratos), el Gobierno de Antioquia les impuso á los contratistas por el ya citado convenio ó diligencia de entrega de aquella fecha, condiciones bien onerosas, por las cuales se reservó la Administración misma del Ferrocarril, el producto del tráfico, edificios, almacenes y herramientas, y creó con tales medidas una dualidad administrativa, de dirección y vigilancia, entre sus propios empleados, naturalmente celosos de sus prerrogativas oficiales, y los empleados de la Compañía, mirados desde entonces con no justificado recelo. Aunque ambas partes declararon que ese pacto no implicaba novación alguna á los contratos celebrados antes, estas palabras no pudieron cambiar la sustancia de los hechos, y es la verdad que el falseamiento é inejecución por parte del Gobierno de las cláusulas II, III y xxxiv, fue el primer tropiezo que, á poco de celebrados los contratos, hallaron los empresarios para la expedita ejecución de la obra.

A propósito de este convenio me decía el señor Gobernador, por conducto de su Secretario de Hacienda, en oficio número 6,083, de fecha 7 de Junio de 1893:

“El convenio celebrado en Puerto Berrío el 26 de Enero último, tuvo por objeto primordial la entrega del Ferrocarril á la Casa contratista..... Por lo mismo, tal convenio es meramente administrativo, sin que pueda asumir el carácter sustancial de una contratación formal que pudiera en alguna manera introducir elementos perturbadores en la marcha franca y expedita del contrato sobre construcción del Ferrocarril.... Tan accesoria y accidental se estimó tal operación, que no se le dio solemnidad ninguna, ni se estimó susceptible de hacerla conocer del Gobierno Nacional.”

Véase el Libro
I, págs. 36 y 37.

Por este convenio, que tan poca atención le mereció siempre al Gobierno de Antioquia, en la parte en que no favoreció sus pretensiones, se dieron funciones al Ingeniero Oficial, y á otros empleados que no lo eran del Ferrocarril. Cómo cumplieron los deberes de su cargo, es cosa que vosotros podéis apreciar leyendo y cotejando la correspondencia cruzada entre ellos y entre mí y los empleados míos, la cual, aunque en parte nada más, cito al frente de estas observaciones; bien entendido que, como esa correspondencia es compleja, ilustra no sólo este punto de mi alegato, sí que también muchos otros, al par que la conducta de esos empleados. De ella deduciréis que si las cláusulas II, III y XXXIV del contrato de construcción *no fueron cumplidas por el Gobierno en su tenor correspondiente*, tampoco lo fueron las que voy á enumerar en el punto que sigue, relacionadas muy de cerca con este que acabo de tratar.

Véase Libro I,
págs. 2, 19, 20,
26, 29, 32, 36,
59, 62, 286, 288,
290, 291, 300. Li-
bro II, docu-
mentos 50, 87,
89, 100, 102, 103,
131, 239, 262, 267,
268, 279, 277, 283,
290, 292, 299, 312,
326, Libro III,
págs. 44, 58, 63,
70, 75, 356, Li-
bro IV, 44, 62,
Libro V, págs.
130 y 140.

b). Al contratar la construcción del ferrocarril de Antioquia no se les dejó libertad á los empresarios ni para determinar la clase de obra que habían de hacer, ni para elegir los materiales que en ella habían de emplear, ni se les dieron planos á que debieran ceñirse. El Gobierno quiso conservar una intervención directa y constante en la marcha de los trabajos, en la calidad de los materiales suministrados para ellos y en la clase de obra que había de entregársele hecha, la cual él iría recibiendo por partes, á medida que sus empleados la aprobaran. De manera que sin la cooperación oportuna y leal de esos agentes del Gobierno, era imposible hacer obra alguna ni en cuatro años ni jamás, aunque sobraran capitales, aunque los materiales llegaran á la obra en el mejor tiempo y de la mejor calidad, y aunque los contratistas emplearan los más hábiles, honrados y numerosos brazos.

Véase Libro I,
pág. 90.

Este punto es importantísimo, SEÑORES ARBITRADORES: En notas oficiales pasadas á mí por el Gobernador Vásquez se me preguntaba, tal vez con intencionado candor, ya al dictarse la Resolución de 19 de Octubre, y en ella misma se hace mérito de ese argumento, “si se habían comenzado trabajos en la línea, si se había hecho parte alguna de la obra en los nueve meses corridos de Enero á Octubre de 1893.” Yo hube de responder sencillamente que sí se habían ejecutado trabajos en el Ferrocarril, en cuanto ello había sido posible, dada la situación que los empleados del Gobierno le crearon á la empresa. El público antioqueño se preocupó entonces mu-

Véase Libro
III, pág. 370. y
Libro I, pág.
100.

cho con esta cuestión, que lo interesaba vivamente, como era natural; y el mismo Gobernador Vásquez B., en el informe que le rindió á la Asamblea departamental de 1894, para darle cuenta de sus procederes con relación á los contratos que vosotros vais á resolver, dice con aire de triunfo:

“Este gasto (lo gastado por razón de los contratos según las cuentas un tanto discutibles de aquel funcionario) de ningún provecho ha sido para el Departamento, puesto que no se hizo una pulgada de Ferrocarril ni se importó un riel, no obstante que los contratistas tuvieron cerca de un año para sus trabajos.”

Este cargo, que no es cierto en absoluto, puesto que sí se ejecutaron trabajos, habría sido muy fundado si á los contratistas se les hubiera entregado el terreno para hacer la obra junto con la comenzada vía, y se les hubiera dicho: “Ahí tienen ustedes donde trabajar; pongan obreros y materiales de buena calidad; hagan una obra conforme á ese plano ó de tal clase determinada; desembolsen dinero propio cuanto quieran, y cada que tengan una parte construída, el Gobierno la reconocerá y aprobará, si está buena; si no, se nombrarán peritos conforme á la ley.” Pero en las condiciones de intervención previa, constante, inoportuna y aviesa en que se colocó el Gobierno por medio de los empleados que tuvo á bien escoger y que estaba obligado á nombrar para el 1.º de Enero de 1893, las palabras transcritas del señor Gobernador aparecen tan faltas de verdad como de justicia. Vamos á verlo.

El Gobierno se obligó á nombrar ingenieros para la supervisión de los trabajos y de los materiales, y para que resolvieran, técnicamente, cómo debía construirse el Ferrocarril. El Gobierno dio también el patrón de la obra en un laborioso documento que se conoce con el nombre de *Especificaciones*. Todo el pliego de cargos formulado para norma de los contratistas quedó bajo la inspección y sanción de esos empleados del Gobierno, sin cuya autorización y venia nada podía hacerse. Los trabajos debían comenzar el 1.º de Enero de 1893, puesto que desde esa fecha comenzaba á correr el plazo de cuatro años que tenían los contratistas para entregar la obra concluída. De donde se sigue que toda demora en la provisión de esos empleos y toda obstrucción maliciosa ó ignara que esos empleados opusieran á la marcha de los trabajos, eran culpa del Gobierno, culpa que descargaba de responsabilidad á los empresarios. Desde este punto de vista hay, pues, cuestiones de tiempo oportuno en el lleno de la obligación oficial y cuestiones de informalidad ó mal desempeño de esa obligación contraída.

Vamos á la primera, empezando por lo principal de ella. Según la cláusula xxi se obligaron el Gobierno y los contratistas, “para la resolución de todas las cuestiones técnicas que se presentaran en la ejecución del contrato, á nombrar dos representantes en Inglaterra, con residencia en Londres, uno llamado *Ingeniero Consultor*, y designado por los contratistas, cuyo nombramiento quedó sometido á la ratificación del Go-

bierno, y otro, llamado *Agente Oficial*, designado por el Gobierno solo.”

Cuanto al Ingeniero Consultor y á su representante en los trabajos de la línea, nada hay que decir, y ningún cargo se ha formulado contra ellos por lo que respecta á la oportunidad con que entraron á ejercer sus funciones. Apenas diré á este respecto que muchos no entendieron ni entenderán todavía la necesidad y conveniencia de este alto empleado con residencia en Londres. De este número fueron el señor D. Miguel Vásquez B. y sus compañeros de la Junta Consultora que examinaron é improbaron los contratos *ad referendum*. Desde entonces se les explicó la razón de ser de tal empleado, á quien el Gobierno le adjuntó luégo el Agente Oficial, para mayores garantías. Como el Ferrocarril había de construirse en cuatro años y mediante un empréstito que los contratistas quedaban autorizados á lanzar al público cuando, durante ese tiempo, lo juzgaran oportuno, había que dar garantías al prestamista,—á quien se le hipotecaba la obra hecha como última verdadera seguridad de su dinero,—de que esa obra sería construída científicamente, es decir, sólida, durable y de una explotación económica que no absorbiera sus propios productos. El país cuenta, es verdad, con ingenieros muy distinguidos aquí, pero que no son conocidos en Londres, y aun de Londres mismo no se podía en este caso nombrar sino á una eminencia de reputación establecida, sancionada por el tiempo y la notoriedad, cual lo es la de Sir George B. Bruce, que fue el Con-

sultor designado al Gobierno por la Casa, para el buen éxito del mandato que aquélle confiaba. Si la Casa se hubiera comprometido no más que á suministrar ella los fondos del empréstito, y no se la hubiera apoderado y autorizado á lanzar el empréstito al público, en ese caso tal vez hubieran tenido razón los señores de la Junta Consultora, si es que á una obra de la naturaleza de un ferrocarril, que es finca susceptible de hipotecarse por su dueño en cualquier evento, no le es conveniente siempre y en todo caso tener como respaldo de su construcción acertada una firma como la de Sir George. Que respondan por mí los que con obras de esa especie solicitan prestado en el Extranjero.

Pero si el Ingeniero Consultor y su representante estuvieron en su puesto con la oportunidad requerida, no sucedió lo mismo con el Agente Oficial y su dependiente. Para aquel empleo principalísimo nombró el Gobierno al señor D. Francisco J. Cisneros, bien conocido en el país como empresario ingeniero de obras de mucha consideración, y en quien concurría la circunstancia muy favorable para el puesto que se le encomendaba, de que él había sido el ingeniero en jefe y concesionario del Ferrocarril de Antioquia por algo más de diez años. Como conocedor de aquella vía, de sus dificultades y ventajas, ninguno más apropiado que él; y lo mismo digo de sus grandes capacidades profesionales. Pero si la elección del Gobernador de Antioquia fue acertadísima en aquellos conceptos, nó lo fue, nó, en el concepto de la urgencia

con que debía el Gobierno cumplir la obligación contraída por la cláusula **xxi** citada ; pues comenzando á regir los contratos el día 1.º de Enero de 1893, como ya lo dije citando el contrato y de acuerdo con los tres abogados que aconsejaron al señor Vásquez B. sus procedimientos de Octubre, era claro que el Agente Oficial ha debido trasladarse, cuando menos en aquel mes de Enero, á llenar en Londres sus esenciales funciones.

Véase la Refutación, pág. 10

Para valorar con plenitud de conocimiento lo que voy á probar á continuación, no olvidéis, SEÑORES ARBITRADORES, que los ingenieros de la Casa estábamos levantando planos desde antes de Enero, y que el 26 de ese mes se enviaron á Londres, con el mismo señor Ridley, los correspondientes á la sección de la vía de Puerto Berrío á Pavas. Y prosigo.

Lejos de suceder lo que era de esperarse en este punto, sucedió todo lo contrario. Vais á ver la historia del nombramiento del señor Agente Oficial y á comprender, por este solo episodio, la clave de lo que ya os insinué antes: los Gobiernos contratantes, tal vez preocupados con más grandes cosas, jamás pensaron en cumplir los contratos que acababan de celebrar. Que os ilustre en esta parte el testigo mejor de los que habéis escuchado, mayor de toda excepción en todo sentido y por toda faz que queráis considerarlo: me refiero al ex-Gobernador de Antioquia, señor General D. Abraham García, representante de Antioquia en toda la negociación, y que fue quien nombró al señor Cisneros de Agente Oficial en Londres. Oídlo :

Véase la declaración del señor Abraham García.

Se le preguntó en la 3.^a cuestión del interrogatorio formulado por mí, si había habido obstrucción sistemática en los trabajos, y dijo : “En este estado recuerda el testigo que la reconstrucción de la vía de Puerto Berrío á Pavas tuvo también tropiezos, *porque los planos respectivos no habían sido aprobados en Londres, por ausencia del Agente Oficial*; y que una de las instrucciones que le daba al señor Cisneros era la de entenderse con los contratistas *para cambiar el sistema de traviesas*, prefiriendo únicamente las *de acero*.”

Uno de vosotros le preguntó (á la 3.^a): “¿ En qué época se hizo en Londres, con intervención del señor Angulo, Ministro de Colombia, el contrato en firme con el señor Zapata, apoderado de Cisneros ? ”

Contestó : “ Que le parece que fue en Agosto de 1893 ; que el contrato original le vino al testigo á esta capital, y que lo pasó, también original, al Ministerio de Fomento, con la nota remisoria del caso, si mal no recuerda.”

A la 4.^a pregunta formulada así : “¿ Si jamás el testigo, ni como Gobernador, ni como particular, excitó al señor Cisneros á que fuera á ocupar su puesto de Agente Oficial en Londres ? ”

Contestó : “ Que el señor Cisneros fué sorprendido por el nombramiento que el testigo le hizo de Agente Oficial en Londres ; que le ofreció que por servir á Antioquia y por servir al testigo ocuparía el puesto que le confiaba éste ; *pero que estando hecho cargo de asuntos muy graves é importantes, entre ellos el de la conclusión*

del muelle de Puerto Colombia, no podría ir hasta Mayo ó Junio de 1893 á Londres. Con este motivo el testigo no tenía por qué excitarlo á posesionarse de su empleo (?). Que en Junio y Julio del mismo año el señor Cisneros le expresaba al testigo casi por cada correo, que por motivos independientes de su voluntad, *le era indispensable aplazar su viaje para Londres, hasta que por fin lo realizó á fines de Agosto por la vía de Nueva York.* Se comprenderá por esto que el testigo no tuvo tiempo ni ocasión (?) para excitar al señor Cisneros á realizar tal viaje; aunque en su correspondencia particular con él, sí le expresó varias veces el vivo deseo que tenía de que se constituyera en Londres cuanto antes la Oficina de Ingenieros, *para poder principiar cuanto antes los importantes trabajos á ella adscritos, pues algunos de los de la vía férrea estaban en suspenso por aquella falta."*

Esta parte de la declaración del ex-Gobernador de Antioquia (que duró en el puesto hasta fines de Septiembre de 1893), parece que no necesita de ser reforzada para el efecto de probar el punto que trato; pero como la prueba de testigos (por más honorables que ellos sean y aun cuando, como el señor ex-Gobernador, no sean imparciales por el que los llama) es una prueba sujeta á repreguntas y á interpretaciones, voy á poner ante vuestros ojos, SEÑORES ARBITRADORES, algunos pasos de documentos oficiales y auténticos que no dejarán ni sombra de duda en el particular. Os llamo la atención á la escritura pública que en copia obra entre mis

Véase ese legajo y las pruebas de la contraparte.

pruebas, bajo el rótulo *Contrato Cisneros* y que voy á extractar aquí:

“El día 31 de Diciembre de 1892 celebraron en esta ciudad los señores José Manuel Goe-naga G., Ministro de Fomento, en nombre y representación de la Gobernación de Antioquia; Rafael M. Merchán, apoderado del señor Francisco J. Cisneros, y William Ridley, apoderado de Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, un contrato por el cual Cisneros se compromete á desempeñar las funciones de Agente Oficial del ferrocarril de Antioquia, en Londres, conforme al contrato número 80 de aquel año (el de construcción del Ferrocarril), por la suma de £ 1,500 anuales que el Gobierno le asigna y por todo el tiempo que sea necesario según las estipulaciones del expresado contrato de construcción. Ridley aprueba el sueldo de £ 1,500 anuales; y por el artículo 4.º del contrato se establece que Cisneros deberá ratificar personalmente el presente contrato dentro del término de cuarenta días contados desde la fecha, *sin lo cual no será válido.*”

El día 17 de Enero de 1893 se presentó el señor Cisneros á la Notaría de Barranquilla é hizo protocolar el contrato anterior, agregando lo que copio :

“Por medio de la presente escritura, otorgada con las formalidades legales que por derecho se requieren, ratifico el contrato inserto en ella, en la inteligencia de que así como me comprometo á servir al Gobierno del departamento de Antioquia por todo el tiempo que

fuere necesario, dicho Gobierno queda á su vez obligado á mantenerme en el puesto de Agente Oficial, por el tiempo designado en el contrato mencionado para terminar la obra; y á que el sueldo fijado por el mismo contrato comience á correr desde el día que me ponga en camino para Londres. *Es entendido que por parte del Gobierno de Antioquia, por escritura pública, será también ratificado el mencionado contrato.*”

Esta escritura la remitió el señor Cisneros al Gobierno de Antioquia, con nota fechada en Puerto Colombia, á 18 de Enero del mismo año de 1893; y solamente el 15 de Abril del mismo año se le respondió, diciéndole, entre otras cosas, esto: “... establece (el señor Gobernador) que el Gobierno del Departamento conservará á usted en el referido empleo de Agente Oficial en Londres por el período fijado en el contrato para la construcción del ferrocarril de Antioquia; con tal fin se comunicarán instrucciones al Ministro de Colombia en Inglaterra para que se sirva celebrar con usted el contrato respectivo y de ratificación.”

Al fin, el día 14 de Agosto de 1893, los señores doctor Felipe Angulo, Ministro de Colombia en Londres, en nombre y representación del Gobierno del departamento de Antioquia, y Felipe Zapata, apoderado del señor Francisco J. Cisneros, celebraron en aquella ciudad un convenio cuyos dos artículos dicen:

“1.º Cisneros ratifica nuevamente el contrato número 122 de 31 de Diciembre de 1892, antes mencionado (el de los señores Goenaga, Mer-

chán y Ridley), en la inteligencia de que él queda obligado, como se obliga, á desempeñar el empleo de Agente Oficial del Gobierno de Antioquia, por todo el tiempo que fuere necesario para llevar á cabo la construcción del ferrocarril de Antioquia, de conformidad con el contrato de construcción número 80 de 1892, celebrado por dicho Gobierno con los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o de Londres; y

“2.^o El Gobierno de Antioquia, por su parte, declara que ratifica el dicho contrato número 122 de 31 de Diciembre de 1892, en la inteligencia de que dicho Gobierno de Antioquia se obliga á mantener á Cisneros en el puesto de Agente Oficial en Londres por todo el tiempo concedido á los contratistas encargados de la construcción del ferrocarril de Antioquia para terminar dicho Ferrocarril desde Puerto Berrío hasta Medellín.”

Tenemos, pues, que para el 14 de Agosto de 1893 todavía no estaba el Agente Oficial en su puesto, toda vez que su contrato lo celebraba un apoderado suyo; tenemos, pues, que para esa época—ocho meses después de que los contratos comenzaron á regir para las partes como ley suprema de su conducta—la cláusula XXI, tantas veces citada, estaba esperando su cumplimiento por parte del Gobierno, que lamentaba falta de trabajos activos, y que durante todo ese tiempo nuestros planos no habían sido aprobados en Londres, por ausencia del Agente Oficial, como con tanta verdad os lo declaró el señor ex-Gobernador, General García.

¿ Cuándo llegó el Agente Oficial á Londres

á posesionarse de su empleo? Si no recuerdo mal (permitidme que yo tampoco me acuerde, como les ha acontecido á los señores ex-Gobernadores García y Vásquez y á más de un testigo de los que yo he hecho examinar por conducto del Tribunal vuestro); si no recuerdo mal, repito, fue por allá á fines de Septiembre, puesto que ya el día 25 de ese mes le puso un kalograma al Gobernador de Antioquia, en el cual opinaba que para ese día ó época era imposible el empréstito, y que los contratos debían reformarse. De manera, SEÑORES ARBITRADORES, que cuando el señor Vásquez B., Gobernador, me preguntaba á mí y les preguntaba á los ingenieros Residente y Oficial (fecha 5 de Octubre) si se habían empezado trabajos en el ferrocarril de Antioquia, ¡su Agente Oficial apenas estaba imponiéndose en Londres de nuestros primeros planos, remitidos desde el 26 de Enero! ¡De manera que la oficina de Londres, que era el eje de los trabajos de la obra, no se había podido constituir, como dice el testigo General García, y los importantes trabajos adscritos á ella no se habían podido principiar por falta del empleado del Gobierno . . . !

Véase el periódico intitulado *El Ferrocarril de Antioquia*, pág. 24-

¿Pudo jamás haber trabajos en la línea, dadas estas condiciones que se nos impusieron? ¿Hubo jamás verdadero ánimo de cumplir los contratos, si el Gobernador mismo dice que él no podía constituir en Londres el empleado suyo, porque el señor Cisneros estaba muy ocupado en grandes empresas?

Hay más todavía, SEÑORES ARBITRADORES: estoy seguro de que el representante de la parte

contraria os va á decir que sí hubo Agente Oficial constituido en Londres desde el primer día de los contratos; que el doctor Felipe Zapata, apoderado del señor Cisneros, lo representaba allá, y que por consiguiente estas alegaciones mías carecen de fuerza. Pues yo replico muy respetuosamente al apoderado del Gobierno, que si en verdad hubo quienes llegaran á creer que Antioquia tuvo á su Agente Oficial en Londres, tan á tiempo como lo necesitó su colega el Ingeniero Consultor y lo reclamaban los contratistas, aquello no pasó de una vana ilusión, de una quimérica creencia. Otro representante de Antioquia, más autorizado que el señor doctor Vélez, con perdón suyo, por supuesto; otro representante de Antioquia, en quien el Gobierno tenía toda su confianza, según cierta nota oficial que está presentada ante vosotros; otro representante del Gobierno de Antioquia, á quien éste decía en nota fecha 9 de Octubre de 1893: "... el Gobierno está plenamente satisfecho de la manera como el señor doctor Torres Mariño ha ejercido las funciones de su empleo, y desea que continúe prestando sus servicios como Ingeniero Oficial del Ferrocarril;" este representante de aquella Gobernación que le publicó su furibunda acusación contra la Casa hasta en hoja suelta, porque el Gobierno estimó conveniente dar publicidad "inmediata" al informe del señor Torres; este reconocido y autorizado representante del Gobierno de Antioquia, le decía á su patrocinado, en informe de fecha 26 de Septiembre, cuando apenas el señor Cisneros había llegado á Lon-

Véase el Libro
I. pág. 90.

Véase el Libro
I, pág. 91, y el
periódico intitulado *El Ferrocarril de Antioquia*,
pág. 20.

dres, esto que copio de esa publicación oficial, que está entre las pruebas de la misma parte contraria, y que yo hice reconocer á Torres como suya :

“ Pero hay algo más decisivo en la materia. (Se trataba de no pagar los dos primeros certificados presentados por los contratistas al Gobierno). Esos certificados fueron firmados en Barranquilla por el señor Francisco J. Cisneros, en su calidad de Agente Oficial. Ahora bien: como, según los artículos xxi y xxv del contrato, el Agente Oficial debe residir en Londres y expedir allí sus certificados, los que en otro lugar cualquiera expida no son válidos.

“ Por otra parte (continúa el Ingeniero Oficial de Antioquia), cuando el señor Cisneros firmó esos certificados, su contrato con el Gobierno departamental, para ejercer las funciones de Agente Oficial, no estaba ratificado ó perfeccionado. El mismo dice en carta de 18 de Marzo del presente año : ‘ En rigor, yo no soy tal Agente Oficial ; y sin embargo, por proteger los intereses de ese mismo Gobierno me veo obligado á actuar como tál.’ Este es otro nuevo motivo de nulidad de los dichos certificados 1 y 2.”

Por lo que respecta al señor Cisneros, la cuestión fue resuelta magistralmente por el Gobierno de Antioquia, en ese documento oficial, publicado *ad hoc* en los momentos de romper los contratos y declararse dueño de toda la razón y de muchos valores, por sí y ante sí. Veamos si, por lo tocante al doctor Zapata, el Gobierno se defiende mejor ó con menos inhabilidad :

“No siendo el señor Cisneros en realidad Agente Oficial (continúa el señor Torres), no podía nombrar apoderado. Pero aun cuando hubiera residido en Londres, y su contrato hubiera estado perfeccionado en la época en que quiso nombrar apoderado, tampoco la persona que él designara con tal fin podía ejercer actos de Agente Oficial, porque la investidura de ese empleo es indelegable, y quien quiera que haya de ejercerlo debe tener nombramiento del Gobierno. Y como el doctor Zapata nunca ha recibido tal nombramiento, *los certificados que él ha firmado en Londres son nulos y nula la tarifa que de allá vino con su firma, y nulos todos los actos que como Agente Oficial ejecutó.*”

“Lo anterior sobre nulidad, tanto de los actos ejecutados por el señor Cisneros como por el doctor Zapata, al ejercer actos de Agente Oficial, se apoya en opiniones escritas del señor doctor Alejandro Botero U. y de otro eminente abogado, con quienes el Ingeniero Oficial consultó el asunto.”

Hasta aquí el señor Torres Mariño en el capítulo 3 de su memorado informe de 20 de Septiembre. Y notad, SEÑORES ARBITRADORES, que no queda ni el recurso de argüir que el Gobierno del señor Vásquez B. y su vocero señor Torres no sabían derecho y su concepto no era de valor jurídico, aunque sí sea una confesión de parte que releva de toda otra prueba en la materia, nó; ni aun eso puede abogarse como subterfugio, pues fue norma del Gobierno del señor Vásquez la de aconsejarse, en todo paso comprome-

tedor que iba á dar, con abogados eminentes; y fue fortuna la del señor Botero Uribe y otros, darles en toda ocasión buenos consejos á ese Gobierno y á sus agentes.

En fin, SEÑORES ARBITRADORES: pudiera decirse que esta confesión oficial fue una cosa aislada y fugaz. No, señores, ni aun eso. En el capítulo II del mismo informe se reproduce la doctrina, se le presenta á la Casa el mismo argumento, se le muestran de nuevo al público leyente los vicios y nulidades de que está plagado el contrato y de que adolece su ejecución oficial. En ese capítulo II repite el señor Ingeniero Oficial de Antioquia:

“Es de sentirse que el Agente Oficial no hubiera ocupado oportunamente su puesto en Londres.

“Porque habiéndose declarado, según parece, el señor doctor Felipe Zapata, apoderado en Londres del Agente Oficial nombrado, señor Cisneros, incompetente en Ingenieria, y siendo asuntos de Ingenieria aquellos en que debe ocuparse el Agente Oficial, *han pasado las cosas como si este empleado no hubiera existido*, ó peor aún, porque los dos actos principales ejecutados en nombre del Agente Oficial, el uno la firma de los dos certificados por £ 5,000 cada uno, en Barranquilla, y el otro la aprobación de la tarifa en Londres, han dado lugar á muchas dificultades. Ahora aumentan éstas con *el hecho de resultar nulo todo lo actuado, tanto por el señor Cisneros como por el doctor Zapata.*”

Como vosotros podéis verificarlo, SEÑORES ARBITRADORES, en el libro I de la correspondencia

Véase el Libro
II, págs. 94, 95,
96.

presentada por mí como prueba, el señor Vázquez B., Gobernador, repite allí los argumentos del Ingeniero Oficial para cohonestar el no pago de los certificados 1 y 2.

Creo, pues, poder terminar mis observaciones sobre el no cumplimiento por el Gobierno de la cláusula XXI del contrato principal, adhiriéndome, reproduciendo y adoptando, como me adhiero, reproduzco y adopto, las opiniones de la contraparte en este interesantísimo punto: durante la vigencia de los contratos sobre el ferrocarril de Antioquia pasaron las cosas como si jamás hubiera existido el Agente Oficial, porque en realidad el Gobierno de Antioquia no cumplió la obligación que tenía de nombrar y posesionar ese empleado, sino en los momentos en que rompía materialmente los contratos en todas y cada una de sus cláusulas....

De la cláusula XXI, cuya falta de cumplimiento por parte del Gobierno acaba de ser patentizada, se deriva inmediatamente la cláusula XXII del mismo contrato, que dice así:

“XXII. El Ingeniero Consultor tendrá en Antioquia un representante que se denominará *Ingeniero Residente*, encargado de examinar y seguir de cerca la ejecución y progresos de los trabajos del Ferrocarril. El Gobierno tendrá, con el mismo objeto, un representante suyo en la empresa, que se denominará *Ingeniero Oficial*.

“El Ingeniero Residente dependerá del Ingeniero Consultor, y el Ingeniero Oficial, del Agente Oficial y del Gobierno.”

Como por el mecanismo de los contratos los Directores técnicos y responsables del Ferrocarril habían de residir en Londres, lejos de la obra, cada uno de ellos debía tener en la línea un dependiente suyo, de toda su confianza, para que le informara constantemente de la marcha de los trabajos, cumpliera las órdenes que le comunicara, y fuera, por decirlo así, una prolongación de los ojos y de la conciencia del jefe responsable ausente. Estos, al parecer minúsculos rodajes de la máquina de los contratos, venían á ser en cierto modo árbitros de la suerte de la negociación, desde que por una veleidad de carácter, ó por cualesquiera influencias perniciosas, dejaran la senda estrecha pero segura del deber, y se despeñaran por las veredas de la incorrección profesional ó de los apetitos ambiciosos sin profesión ninguna.

Las funciones detalladas de estos dos empleados dependientes constan en las *Especificaciones*, en las cláusulas xxiii, xxvi, xxvii y xxxi del contrato principal, en el artículo 3 del contrato adicional número 81 de 10 de Noviembre de 1892, y, respecto al Ingeniero Oficial, en los artículos 10, 11 y 12 del contrato de entrega, fechado el 26 de Enero de 1893 en Puerto Berrío.

Como el Ingeniero Residente dependía del Ingeniero Consultor solamente, Sir George B. Bruce contrató con el Gobierno de Antioquia, en un solo contrato, el desempeño de sus funciones y las de su representante en la línea, y nombró para ese puesto de confianza al señor W. P.

Costobadie, ingeniero experimentado y hábil, y hombre honrado á carta cabal. Mientras llegaba este señor á ocupar su empleo, hube de suplirlo yo, con la expresa aprobación del Gobierno. El señor Costobadie ejerció sus funciones con pureza, con acuciosidad y á contentamiento de su jefe, á quien mantuvo al corriente, por medio de informes y correspondencia nutrida, de la marcha de los trabajos en el Ferrocarril y de cuanto pudiera interesarle para el lleno completo de su delicada misión. Como ya tuve la honra de manifestároslo, ni contra el Ingeniero Consultor ni contra el Ingeniero Residente se produjo ninguna queja de parte del Gobierno. ¡Qué diferente hubiera sido la suerte de los contratos que están hoy bajo vuestra jurisdicción, y cuán otra la perspectiva de las partes contratantes, si pudiera decirse lo mismo del modo como desempeñó su cargo el Ingeniero Oficial!

Sacados los contratos de su centro natural, Antioquia, por la suprema intervención del Gobierno de la Nación, no fue un antioqueño, pero ni siquiera un ingeniero conocido en el país y apreciado allá por algún servicio notable en su profesión, quien obtuvo aquella plaza. Aquí en Bogotá, y por medio del señor Ministro de Fomento, autorizado para ello por un simple telegrama, se nombró Ingeniero Oficial del ferrocarril de Antioquia al señor Rafael Torres Mariño, con un sueldo anual de £ 1,000, pagaderas por mensualidades, y por todo el tiempo que duraran los contratos para la construcción de la obra. Ese contrato lo suscribió Mr. Ridley, para

Véase Libro II,
págs. 111, 141,
Libro I, pág. 9

Y antes bien
hube de sentir
en más de una
ocasión que
aquel empleado
se dejara
arrastrar por
su colega á
ciertos actos
de muy dudosa
conveniencia
para la
buena marcha
de la obra.

A propuesta
del Excelentí-
simo Sr. Caro.

Véase Libro I,
pág. 78 y declara-
ción del se-
ñor García.

el efecto del sueldo, á más no poder, según tengo entendido, y ese contrato jamás fue ratificado expresamente por el Gobierno de Antioquia.

Véase el certificado del Excelentísimo Señor Caro, punto 10.º

El señor Torres llegó á Medellín á posesionarse de su empleo á fines de Febrero, dos meses después de comenzados los trabajos según el contrato. Fue su primera diligencia allí presentarse en mi oficina, la oficina de los contratistas, y redactar en ella su nota número 1.º de fecha 2 de Marzo, que podéis ver en el libro 1.º, página 256 *a*. Pídeles en tal documento á los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, la suma de \$ 850 para gastos de oficina y de su persona, y me afirma á mí, representante de aquellos señores, que conforme á su contrato particular, celebrado en Bogotá, tenía derecho perfecto á esa adehala, que había de crecer con el tiempo hasta \$ 2,600, antes de que yo pudiera hacerme con el contrato del señor Torres y verificar la verdad de su dicho. Cuando logré esto, puse fin á esa corruptela. En las notas que dirigí al señor Gobernador del Departamento con fechas 2 y 13 de Octubre (1893), y que vosotros podéis ver en el libro número 3.º, páginas 382 y 352, está narrado todo ese incidente y muchos otros puntos tocantes á este empleado. A ella y al libro que os presento impreso, como parte de este alegato, libro que lleva por título: *Réplica al último informe del Ingeniero Oficial y documentos complementarios*; á ella y á ese libro y demás documentos que están exhibidos ante vosotros, me refiero aquí, por no querer ocuparme *in extenso* de la conducta de ese señor en

Véase Libro II, pág. 170. Libro I, pág. 256.

Véase Libro II, págs. 169, 170, 175, 177, 189; Libro I, págs. 188, 189, 15.

estas nuevas páginas. También os presento, como algo más que pertinente en este asunto, como algo que es decisivo para que forméis opinión acertada y justiciera del dependiente del señor Agente Oficial, el folleto que el señor Cisneros publicó en esta ciudad y que lleva por título : *Varias comunicaciones del Agente Oficial en Londres, F. J. Cisneros, 1894, imprenta de La Luz.*

Véase la declaración del señor Abraham García.

Según lo ha declarado ante vosotros el señor General García, Gobernador entonces del departamento de Antioquia, el señor Torres se maleó á poco de llegar á Medellín, por influencias políticas de las que gravitaban contra la ejecución de los contratos. El señor Torres, declara el mismo señor García, “desobedeció” al Gobierno cuando éste le ordenó que cumpliera el contrato de 26 de Enero, ya citado, y el señor Torres, en fin, dice el mismo testigo, conspiró contra los contratos. Para llevar á cima su plan comenzó por pretender hacerse árbitro de la dirección técnica de la obra, y publicó el informe que analiza y anonada el señor Cisneros en el folleto citado, informe que la parte contraria ha presentado como prueba, con verdadera satisfacción de los intereses que represento. Para cuanto tenga de técnico ese documento, me refiero al trabajo del señor Cisneros; respecto á la parte interpretativa de los contratos, os presento impreso un estudio que sobre esa cuestión apareció en Medellín, cuando se discutía el punto, el cual se intitula *Reducción á lo absurdo*, y no deja nada que desear en cuanto á claridad y precisión. Yo lo adopto en todas sus partes.

Véase también el libro intitulado *Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, volumen cxx, que también presento.

Después de su informe contra el sistema de cremalleras, que los ingenieros de los contratistas reputámos que debía introducirse en ciertos puntos de la vía, infranqueables de otro modo, dentro del tiempo y precio estipulados, ¡ el Ingeniero Oficial se declaró yá enemigo descubierto de los contratos, le propuso al Gobierno que debía reformarlos, y clamó por todas partes y en todos los tonos contra ellos, llevando su profético ardor hasta asegurar que en ellos, y mediante el empleo de las cremalleras, la Casa contratista se iba á ganar más de £ 1.000,000 !! Ya podéis vosotros calcular cómo solevantaría la opinión indocta ó interesada el señor Ingeniero Oficial con esas afirmaciones. Habló de túneles y presupuso uno que él llamó *magnífico* y que consideró que sería siempre *un valor real* para Antioquia, en el cual se gastaría cuatro veces el valor de la obra contratada y se emplearía medio siglo en construirlo. Como hubiera firmado en su oportunidad algunos certificados de obra hecha y materiales suministrados, documentos que él estudió, y que ya estaban surtiendo sus efectos, apeló al recurso (que vosotros calificaréis) de retirar su firma de ellos. De Mayo en adelante no quiso volver á firmar ni á formar ningún certificado por estudios ni obra hecha. Desconoció la tarifa enviada de Londres por el Ingeniero Consultor y por el Agente Oficial, y no quiso pagar los trabajos conforme á ella ; jamás le dio á su jefe técnico, señor Cisneros, informe alguno sobre la marcha de los trabajos ni sobre nada, teniendo el Agente Oficial

Véase la declaración del señor García.

Véase el informe del señor Torres Marín

Véase el informe del Ingeniero Oficial de 26 de Septiembre de 1893.

Véase Libro I, págs. 316, 319, 323, 329; Libro III, pág. 380 y V, pág. 143.

Véase Libro I,
pág. 318, y sus
informes.

Véase Libro I,
págs. 298 A y
302 y *Varias co-
municaciones.*

Véase Libro I,
pág. 350.

Véase Libro I,
pág. 327.

Véase Libro I,
pág. 280.

Véase Libro I,
pág. 337.

Véase Libro I,
pág. 306. Libro
III, pág. 258 y
declaración
de Eugenio
Montoya, por
la cual se ve
que él puso en
la línea las
traviesas de la
Casa sin pagar
por ellas.

que conformarse con informes que pedía á otras personas ó empleados; atacó de nulos, de ningún valor ni efecto, los actos de sus superiores, señores Cisneros y Zapata, á quienes increpó su conducta acremente, diciendo que lo habían dejado solo, á él solo, en defensa de los intereses de Antioquia, como dando á entender que ellos eran hostiles á esos intereses. Al mismo tiempo que aguijaba la opinión contra los contratos y los contratistas, y aterrorizaba al Gobierno antioqueño, haciendo creer que tenía grandes influencias en el Gobierno Nacional, les impedía á los Ingenieros del Ferrocarril toda clase de trabajos de reconstrucción, bajo pretexto de que las Especificaciones no lo consentían, aunando así la sola letra de ese documento á su mala voluntad. Decía que los planos de la Casa no podían ser aprobados por ningún motivo, porque tenían cremallera, y luego escribía cartas manifestando su esperanza de que esos planos vieran pronto aprobados. Unas veces daba permiso para cortar maderas hasta de cuarenta y ocho clases para traviesas, después limitaba esas clases á nueve, y en fin, no recibía ni dejaba pagar traviesas de ninguna madera. Inventó el el decir (porque se lo sugirió otro) que los planos de la Casa eran copia servil de los que había levantado ó no levantado antes el señor Jones, ingeniero americano; y como ya hubiese pagado parte de ese trabajo, retiró su firma de los certificados; ni valió para volverlo á su deber el observarle que los trabajos del señor Jones se nos habían dado, junto con los otros de la línea,

para que los aprovecháramos en lo que valiera la pena. A pesar de haber dicho que nuestros trabajos eran copia servil de los del señor Jones, y á pesar de que tenía los de este ingeniero en su poder, les echó á nuestros planos más de tres envites por ver de cogerlos, como hizo con un pequeño perfil que le tomó al señor Costobadie, quien lo tenía de nosotros. No contento con hacer paralizar los trabajos de reconstrucción, quiso también hacer parar los trabajos técnicos, so pretexto inaudito de que no convenía hacer más estudios de la vía hasta que se hubiera conseguido el empréstito, entremetiéndose así en asuntos del todo ajenos á su modesto empleo de dependiente informante, por más que lograra supeditar al Gobierno y esquivara como cosa bochornosa dar un informe ni un dato á su jefe técnico ausente.

Véase Libro I, págs. 310, 313, 314 y el periódico *Ferrocarril de Antioquia*, págs. 191, 196.

Véase Libro I, pág. 330, y Libro III, pág. 279

Por el artículo 3.º del contrato número 81, celebrado en Bogotá el día 7 de Noviembre de 1892 entre los Delegados de la Gobernación de Antioquia y Mr. William Ridley, aprobado por el Gobierno Nacional el día 10 de los mismos, se dispuso que, “cuando en el contrato de Especificaciones se habla de Ingeniero Residente ó Ingeniero Oficial para efecto de hacer valer sus opiniones ó funciones directas, se entenderá que ambos empleados *en todo caso deberán obrar y resolver todo asunto de acuerdo*, en conformidad con el contrato de construcción.” Pues á pesar de esta clara disposición el Ingeniero Oficial apenas si se acordaba de su colega para pequeños asuntos, en que las luces de Mr. Costobadie

Declaración del señor Ramos.

pudieran serle de utilidad ; en todo lo demás él campaba por sus respetos. Ninguno de los informes flamantes de Torres fue consultado al señor Costobadie ni aprobado por éste. Elevado al pináculo de la gloria profesional, pues que los más connotados adversarios de los contratos y del Gobierno lo llamaron, por su hostil actitud hacia la Casa, “ *El Salvador de Antioquia*,” socavó al mismo Gobernador que lo nombrara y coadyuvó como ninguno al golpe de gracia que se conoce con el nombre de *Resolución de 19 de Octubre*.

Declaración de
Abraham García.

Véase el periódico intitulado *El Ferrocarril de Antioquia*, pág. 142.

Después de este suceso, renuncia su puesto ya suspendido de Ingeniero Oficial, y aparece á poco recibiendo de manos del nuevo Gobernador Vásquez B., el nombramiento de Gerente del ferrocarril de Antioquia, conforme á la Ordenanza número 4 de aquel año de 1893. No me toca á mí ni es de este lugar decir una palabra sobre los trabajos por él ejecutados en la línea, su cantidad y calidad, ni el costo asolador de ellos. En esa parte estoy como el testigo Luis M. Mejía Alvarez : nada sé ni puedo saber. Lo que sí se me asegura como cierto es que el ex-Ingeniero Oficial, señor Torres Mariño, es ya también ex-Gerente, y que el gendarme del Tribunal ha tenido no poca obra para hacer comparecer ante vosotros á este testigo. Infórmame el señor Secretario vuestro que al fin hubo necesidad de enviarle la declaración á su casa para que allá estudie lo que se le pregunta y lo responda como á bien lo tenga, porque se va de aquí. Siento no poder conocer sus respuestas á ciertas preguntas, para dejar constancia de ellas,

Véase la declaración del señor Luis Mejía Alvarez, respuesta número 17.

pero cualquier hecho en que el testigo se separe de la verdad, ofrezco restablecerlo con los documentos que están presentados por mí como pruebas.

Para concluir este punto os repito, SEÑORES ARBITRADORES, lo que en la nota de 13 de Octubre de 1893, citada atrás, le dije al señor Gobernador de Antioquia, refiriéndome al empleado de que he venido tratando :

“ De manera que en realidad no ha habido Ingeniero Oficial.”

Hoy puedo agregar, reproduciendo siempre al señor Torres Mariño :

“ Peor aún, pues los actos principales y no principales del señor Torres, como Ingeniero Oficial, fueron y tuvieron efectos desastrosos.”

O como dice el testigo señor D. Abelardo Ramos, Ingeniero que fue del ferrocarril de Santander :

“ Que como las negociaciones de los ferrocarriles de Santander y Antioquia eran muy análogas, ha podido seguir sin mayor esfuerzo el curso de los asuntos relacionados con la empresa de Antioquia, y conceptúa que la conducta del Ingeniero Oficial de Antioquia ha sido funesta para aquel Ferrocarril y para la Nación, porque así se desvanecieron las esperanzas que ésta y los Departamentos habían abrigado de ver realizadas las obras contratadas.....”

De todo lo expuesto, que está probado plenamente en los documentos que se citan al margen, se deduce esta proposición como verdad demostrada: la cláusula xxii del contrato de

construcción no fue cumplida tampoco por el Gobierno contratante.

Y paso á otro punto, que sigue á los ya tratados, en el orden de importancia para el logro de los fines del Gobierno.

c) Una vez entregados á la Compañía constructora la parte de vía hecha y demás accesorios, así como la zona para prolongar el Ferrocarril, y los materiales del país que no hubieran de ser suministrados por los contratistas; una vez que los ingenieros del Gobierno hubieran estado oportuna y lealmente cumpliendo y haciendo cumplir los contratos, y que los ingenieros y empleados de los empresarios hubieran empezado á ejecutar los trabajos *con entereza*, entonces comenzaba á existir otra obligación para el Gobierno, á saber: ir pagando el precio de la obra que le fueran construyendo y de los materiales que le fueran suministrando.

El precio total y único del Ferrocarril (incluyendo en él los materiales para la construcción, con excepción de ciertos materiales en bruto que el Gobierno daba á los contratistas conforme á la cláusula III) se fijó en £ 1.250,000 por la cláusula V del contrato y sus concordantes, á saber: XXV, XXVII, inciso final, XL, inciso segundo, XLI, inciso último, del contrato de construcción; VII del contrato adicional sobre empréstito; artículo 1.º del contrato número 2.º de 1893, celebrado con el Gobierno Nacional, y artículo 3.º del contrato número 6.º, del mismo año, celebrado con el Gobierno de Antioquia por medio de su Delegado el señor Jorge Bravo.

Este precio invariable de la obra contratada había de pagarse, conforme á la cláusula xxv, citada, “proporcionalmente, por mensualidades y en efectivo, en vista de los certificados que se expidieran por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, ó por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial de Antioquia. Dichos certificados, además de comprender todos los objetos y cosas que se mencionan en la cláusula xxiv (materiales, herramientas, etc.) abarcarán el costo de gastos preliminares, estudios, trazo primitivo y definitivo de la línea y los capitales invertidos en la construcción del Ferrocarril, incluyendo las reparaciones del que existe entre Puerto Berrío y Pavas. Tales certificados se acomodarán á las *Especificaciones* que se agregan al presente contrato, y tendrán por base, en materia de precios, una tarifa fijada de común acuerdo entre el Ingeniero Consultor, el Agente Oficial y los contratistas.”

Fijado el precio de la obra, la proporcionalidad y época de los pagos parciales, la manera como los empleados debían ir midiendo y mandando pagar la obra hecha y los materiales suministrados (lo que se detalla en las cláusulas xxiv, xxvi, xxvii y xxviii), veamos cómo se cumplió esa obligación de ir pagando proporcionalmente y por mensualidades el precio fijo de la obra contratada; esto es, si los certificados por gastos preliminares, obra hecha y material suministrado se expidieron y se cubrieron oportunamente, partiendo de esta verdad comprobada en los autos hasta la saciedad: *jamás faltó di-*

Véase la declaración del señor García.

nero en caja para hacer los pagos, jamás los contratistas alegaron como excusa para no cumplir en tiempo sus obligaciones, la falta de fondos. Después veremos de dónde salieron y debían salir, tanto los fondos que se gastaron en lo que se hizo mientras duró el contrato, como los que habían de gastarse en los cuatro años, plazo marcado por la cláusula XVIII para concluir el Ferrocarril.

Véase Libro v. pág. 9.

Los certificados por obra hecha y materiales suministrados mensualmente, debían ser expedidos por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial, y tenían el carácter de provisionales: estaban sujetos á revisión y aprobación definitiva del Ingeniero Consultor y del Agente Oficial; los de éstos dos empleados superiores eran siempre definitivos, y comprendían, aparte de sueldos de ciertos empleados, el valor de los materiales extranjeros suministrados para la obra y los gastos preliminares. Los de los primeros subalternos, Ingeniero Residente é Ingeniero Oficial, debían tener siempre como base la tarifa de precios acordada por los superiores en Londres.

Con estas previas observaciones, que indican el mecanismo del contrato, es fácil saber, ante los hechos comprobados en los autos, si el Gobierno cumplió la obligación de que venimos hablando.

Véase pág. 6 del *Análisis de los contratos, y la tarifa* en el Libro 5, pág. 1

En cuatro palabras os mostraré que no la cumplió como debía.

De acuerdo con la cláusula xxv, citada, y con el primer ítem de la tarifa, expidieron el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial dos certificados, números 1.º y 2.º, por gastos prelimi-

nares, de valor de £ 5,000 cada uno. Esos certificados vinieron á Medellín, á la oficina pagadora de los Depositarios de ciertos fondos adscritos al efecto, y vinieron revestidos de todas las formalidades externas que para tales documentos presuponían los contratos. Los Depositarios, examinados los certificados dichos y hallados corrientes, comenzaron á pagarles en la manera en que los fondos en su poder lo permitían, de acuerdo con la voluntad del Gobierno y del Ingeniero Oficial, señor Torres, consultado al efecto. Cuando ya el pago estaba cuasi consumado, el día 15 de Junio, dio el señor Gobernador orden perentoria al Depositario Oficial de que no pagara esos certificados, arrogándose así preeminencias y prerrogativas á que expresamente había renunciado por la cláusula XLVIII del contrato principal. Este golpe de autoridad, que el ex-Gobernador García ha pretendido defender ante vosotros, alegando en su declaración que procedió apoyado en el Código Político y Municipal (como si ese Código hiciera parte de los contratos), fue desastroso para la buena marcha de la negociación. Al ver que el Gobierno como Gobierno daba esa clase de órdenes, y los empleados libres y autónomos creados por los contratos se las obedecían sin vacilar, la confianza huyó por completo y los contratistas tuvieron ya más motivos para creer que se usaba del poder público contra la ley de las partes contratantes, sancionada en tan solemnes y discutidos contratos. Mediante las reclamaciones que elevé al Gobierno por tal aten-

Declaración
de Abraham
García.

Véase Libro 1,
págs. 46. 97.

tado, resolvió éste someter la cuestión pago ó no pago de esos certificados á la decisión del Agente Oficial, señor Cisneros. Aceptado por mí ese arreglo, cuando vino la decisión del árbitro nombrado y reclamé el pago, se me respondió por el nuevo Gobernador, señor Vásquez, que subsistían las razones para no pagar ; que el arbitramento Cisneros no se había constituido con las formalidades legales, y habló también de las nulidades é informalidades de que adolecían los certificados, ni más ni menos que como antes lo había hecho su vocero el Ingeniero Oficial.

Han dicho el Gobierno de Antioquia y sus voceros, y lo repetirán ahora ante vosotros, que ese golpe á los contratos fue golpe en vago, porque los certificados 1.º y 2.º ya estaban al acabarse de pagar. Tengo que decir que no es así. Para darle eficacia al proceder de Su Señoría, escribió éste á su Depositario que dedujera el valor de lo pagado ya, de otros certificados ; y con el pretexto de que no sabía lo que había firmado antes, retiró el señor Torres Mariño su firma de otros certificados por obra hecha y materiales suministrados, y los Depositarios hicieron entonces la compensación debida, defraudando á la Casa de la suma á que tenía perfecto derecho. A estos dos actos, el del Gobernador y el del Ingeniero Oficial, su dependiente, parece que no habría nada qué agregar en materia de arbitrariedad y desprecio por los contratos y los procedimientos correctos en negocios ; y, sin embargo, como ya os lo dije atrás, faltaba algo que el señor Torres se encargó de

ejecutar y cumplir : de Mayo en adelante no quiso volver á firmar ningún certificado conforme á la tarifa, porque diz que era nula y muy alta, y él se arrogó el derecho de variarla ; ó no firmó nada, absolutamente, como sucedió con los cuatro certificados que podéis ver en el libro 5.º con la palabra “*Nil*,” por todo valor. Cuando surgieron estas primeras y graves diferencias concretas entre el Gobierno y los contratistas, fue cuando por primera vez invité al señor Gobernador á que ocurriéramos por una decisión que descumbrara la situación respectiva de las partes, al Tribunal previsto en los contratos, al Tribunal de Arbitramento. Ya sabréis el caso que hizo Su Señoría de mi solicitud y el cumplimiento que quiso dar á las cláusulas XLV y XLVIII del contrato.

Véase Libro III,
pág. 371; Libro
I, pág. 234.

d) Mientras esto sucedió con las cláusulas referentes á pago proporcional y mensual de la obra ; mientras el Gobierno mismo, por medio de su jefe y por medio de sus empleados se arrogaba prerrogativas que no podía alegar y apelaba á procedimientos que inhabilitan á cualquier mayor de edad para el manejo de intereses propios ó ajenos, ó lo acercan á las puertas adonde van los que firman papeles con dañada intención en perjuicio de tercero ; mientras esto pasaba, repito, el Gobierno creía haber llenado sus obligaciones, todas sus obligaciones, con haber consignado en poder de los Depositarios de Medellín \$ 500,000, moneda nacional, en libranzas contra los rematadores de la renta de licores.

Este depósito, que vamos á demostrar lo poco que valía para los efectos á que estaba destinada, fue para el Gobierno de Antioquia el máximo del desprendimiento y de la abnegación en favor de los contratos y de los contratistas. Tal vez de buena fe, pero por craso error, creyó la entidad departamental que con ese depósito había cumplido todas las obligaciones que contrajo cuantas ellas eran. Después de impresas y firmadas las libranzas, de nada más se le podía hablar, porque contestaba invariablemente : *Ya el Gobierno cumplió todos sus compromisos*. Sirva un caso clamoroso como prueba de mi aserto.

Cuando el señor doctor Torres Mariño se presentó en mi oficina á que yo, el Agente de los contratistas, le diera dinero en cambio de unas libranzas no vencidas ni cobrables hasta Mayo, que fue lo que los Depositarios pudieron darle á dicho señor, como sueldo y adehala, á su llegada á Medellín, en Marzo, le manifesté al Gobierno que yo me creía impedido para hacer esa operación en favor del presunto fiscal de la Compañía; que al Gobierno le tocaba hacer aquello, una vez que de él dependía el señor Torres; que si el Gobierno insistía yo daría el dinero, pero que creía que debía ser “la última persona en hacerlo,” por la razón apuntada, etc. ¿Queréis saber qué me contestó el señor Secretario de Hacienda, desentendiéndose de una cuestión que era más de decoro que de dinero? Pues leed la nota número 5,874, en el libro 1.º, página 15 y allí encontraréis el consabido pasaje :

“El señor Gobernador me ordena decir á usted en respuesta, que el Gobierno no tiene ingerencia en el asunto, *toda vez que ha llenado sus compromisos á este respecto*, pero sin desconocer por esto lo correcto de su procedimiento ...”

Había dado las libranzas, luego había llenado todos sus compromisos. Esa era la lógica, que si apenas era disculpa y nada más, vosotros lo decidiréis. El Gobernador señor Vásquez volvió á repetir varias veces, hasta en el concepto de sus abogados, hasta en su Resolución de 19 de Octubre, la misma razón de su conducta: el Gobierno depositó oportunamente las libranzas y con eso canceló todas sus obligaciones.

Voy á demostrar que ni ese depósito se hizo como debía hacerse, ni en la cantidad necesaria, conforme al contrato y á la época y premio del cambio de entonces.

En efecto, para garantizar los intereses del empréstito y para otros fines bien determinados, se obligó el Gobierno á “entregar á los Depositarios de Medellín, *el día 1.º de Enero de 1893*, las letras ó libranzas contra los actuales rematadores de la Renta de licores destilados del Departamento, que fueren necesarias para cubrir en moneda colombiana, *al tipo del cambio corriente en esa fecha*, las primeras cincuenta mil libras esterlinas que han de aplicarse al pago de los intereses del empréstito.”

Véase cláusula
xii del contra-
to principal.

Véase cláusula
xxvii.

¿Cómo cumplió el Gobierno de Antioquia esta su capital obligación? Muy mal, aunque sea penoso repetirlo.

Véase Libro I,
pág. 177.

Pues que tales libranzas estaban destinadas

al pago de los intereses del empréstito, principalmente, y al pago de gastos preliminares, certificados de obra hecha, materiales suministrados y sueldos de empleados, “ hasta que se efectuara la primera emisión del empréstito y se hiciera el nombramiento de Depositarios en Londres,” como lo expresa la cláusula xxvii, citada, es claro que el referido depósito, para que él fuera eficaz y llenara las voces y objeto del contrato, debía hacerse de tal modo que desde el principio del año, desde el comienzo de los contratos, hubiera ese dinero en caja con qué hacer frente á los certificados y con qué cubrir los intereses actuales del primer lote del empréstito.

Véase Libro 1,
pág. 176.

Lejos de esto, el Gobierno emitió por allá en Febrero, á fines, las consabidas libranzas y se las entregó á los Depositarios; pero cuál no sería la sorpresa de estos señores y la de los contratistas cuando al examinar tales documentos se pudo verificar que sólo vencían en esta forma.... Mas en este punto cedo la palabra á mis mandantes de Londres, que pudieron apreciar mejor que nadie el procedimiento del Gobierno de Antioquia en relación con esta garantía del empréstito :

“ Desde luego notamos que aunque el Gobierno departamental de Antioquia entregó á los Depositarios pagarés de la Renta de licores por la suma de \$ 500,000, esto fue cumpliendo el contrato sólo en la letra y no en su espíritu, puesto que habíamos entendido, como naturalmente se comprende en negocios, que estos pagarés se vencerían en cantidades y períodos

iguales, digamos de tres á cuatro meses en el año (como que la renta de licores se paga por “cuatrimestres”). Sin embargo, tales pagarés entregados á los Depositarios por valor de \$ 500,000 sólo se vencen :

El día 30 de Abril.....\$ 40,000

El día 31 de Agosto..... 193,670

Y el saldo, que es la mayor parte, el día 31 de Diciembre 266,330,
es decir, el día último del año.

De manera que menos de la mitad de la suma de £ 50,000 vendría á servir, puesto que la mayor parte, que vence el 31 de Diciembre, sólo podría contarse como utilizable en el año siguiente (por allá en Marzo). Además debemos hacer notar que la suma de £750,000 en bonos nacionales, que, según convenio, debían ser depositadas por el Gobierno Nacional y que se vencen á razón de £ 3,125 mensuales, no fueron depositadas sino el día 5 de Junio, y nó en poder de los Depositarios de Medellín, de acuerdo con el contrato, sino en el Banco Nacional ; de tal modo que durante cinco meses no se pudo contar con fondos de esa fuente, y sólo \$ 40,000 el 30 de Abril de los pagarés de la Renta de licores : y mientras nosotros invertíamos fuertes sumas, las únicas cantidades recibidas por nosotros en pago de certificados han sido £ 5,114-7-1” (en Julio de 1893).

La Casa continúa : “Su Excelencia debe comprender que habría sido imposible discutir seriamente con los principales financistas aquí, ó apelar al público, ó á personas determinadas

El doctor Angulo.

para que suscribieran el empréstito antioqueño, hasta tanto y á menos que las seguridades para el pago de los intereses hubiesen sido depositadas en la forma prevista en el contrato con los Gobiernos nacional y del Departamento. Demostraremos á Su Excelencia el resultado desfavorable que habría tenido el haber nosotros obrado confiando en que los Depósitos se harían en tiempo debido, y hubiéramos lanzado el empréstito y conseguido suscriptores . . .

“Según el contrato, la primera emisión del empréstito debía ser por £ 550,000. Supongamos que éste se hubiera lanzado á fines de Enero ó á principios de Febrero; el 1.º de Julio se habría vencido el primer cupón por el período de cinco meses desde la fecha de la emisión; pero como sólo £ 4,000 de los pagarés de la Renta de licores se habrían vencido, y los Bonos nacionales no fueron depositados sino el 5 de Junio— fecha en que habría sido materialmente imposible remitir fondos á este país que llegasen á tiempo oportuno, *el resultado habría sido que el primer cupón se habría vencido sin que el Gobierno pagase los intereses á tiempo*, lo que habría destruído de raíz la posibilidad de levantar más fondos y habría echado por tierra los prospectos para el Ferrocarril y las obras colombianas.”

Y si, como garantía del empréstito, las libranzas antioqueñas no fueron emitidas de modo que llenaran el objeto del contrato, por lo que toca al pago de los certificados eran más deficientes é inservibles todavía. Dígalo si no lo acontecido con el señor Torres Mariño á su lle-

gada á Medellín, en el mes de Marzo. Por las andanzas en que se puso dicho señor y por la súplica que me hizo, se deja comprender que él, primero que los contratistas y demás interesados, tenía necesidad de dinero sonante en pago de sus certificados por adehala y sueldo. Pero como las libranzas no se vencían sino el 30 de Abril, en su más ínfima parte, los Depositarios no pudieron darle dinero ninguno, ni el Gobierno tampoco, y el doctor Torres tuvo que ocurrir á mí, al Agente de los contratistas á quienes iba á fiscalizar, para que le diera ese dinero. El mismo doctor Torres llamó este pedido *humillación y bajeza* en *El Telegrama* de esta ciudad, correspondiente al día 20 de Marzo de 1894, un año cabal después del suceso ! Aunque el Gobierno hubiera pagado, que no pagó, todos los certificados por obra hecha y materiales suministrados que se les presentaron á los Depositarios hasta Mayo, el hecho de haber dejado en descubierto á su Ingeniero Oficial, el doctor Torres, bastaría para poder asentar como cosa inequívoca que las libranzas contra los rematadores no se emitieron en los términos exigidos por las cláusulas xiii y xxvii del contrato principal, y que no puede envanecerse, nó, el Gobierno departamental con la errónea creencia de que cumplió sus compromisos con haber hecho esa emisión y depósito. Nó; ni aun la cantidad depositada era suficiente para el objeto del contrato y sus voces; pues \$ 500,000 papel, nunca fueron ni pudieron ser en aquella época, con el cambio al 130 por lo menos, £ 50,000, que era lo que debía depositarse.

De que se sigue rectamente que el Gobierno de Antioquia jamás tuvo fondos listos, en lo que le competía conforme á los contratos, para el pago proporcional y mensual de la obra contratada, y que estuvo en mora de cumplir esta obligación y las ya enumeradas atrás, durante todo el tiempo que rigieron los contratos.

Si á todo lo dicho agregáis, SEÑORES ARBITRADORES, que el Gobierno de Antioquia se arrogó preeminencias y prerrogativas de tal Gobierno, y no de mera parte contratante, y se las arrogó para sustraerse al Derecho común de la República á que por los contratos quedaba sometido; si recordáis (como después os lo demostraré con más espacio) que no fue posible que cumpliera la cláusula XLV para que un Tribunal de arbitramento decidiera las diferencias ocurridas; si no recabó nunca el cumplimiento de la cláusula xxx del contrato, pues han sido gravados con impuestos de guerra empleados al servicio de la empresa bajo la vigencia de los contratos, y los materiales introducidos para el Ferrocarril no fueron exentados de derechos de Aduana y se espera aun vuestro fallo para saber si hay que pagar por ellos ó nó; si reunís todas esas violaciones del solo contrato principal que hemos someramente examinado, con relación á Antioquia, tendréis una base firme y amplia para juzgar de la veracidad y buena fe del Gobierno que presidió en Antioquia el señor Miguel Vásquez B, el de la Resolución de 19 de Octubre.

Pero ¿qué mucho que ese Gobierno se portara así con los contratistas,—señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.; extranjeros al fin y

residentes en un país remoto, si con unos señores abogados de la misma ciudad de Medellín hizo algo semejante? Como podéis verlo, SEÑORES ARBITRADORES, á la página 9 de la *Refutación* ya citada, enumeran los señores abogados las obligaciones del Gobierno de Antioquia según los contratos, y agregan este parágrafo :

“ El señor Secretario de Hacienda departamental nos ha informado oficialmente *que se han ejecutado en oportunidad cada uno de los hechos á que se refieren estas obligaciones subalternas.*”

Ya les había informado que la principal, la de suministrar fondos en libranzas, había sido cumplida estrictamente. Luego los señores abogados, partiendo de ese supuesto falso, al cual se ve que se aferran como con desconfianza, pues lo repiten con martilleo, concluyen de este modo :

“ 5.º Siendo esto así, es decir, habiéndose ejecutado los hechos á que se refirieren los dos números anteriores, es obvio para nosotros que por parte del Gobierno departamental *se han cumplido todas las obligaciones que le aparejan á éste los contratos y convenios de que se viene hablando.*”

No dudo por un momento que vuestra definitiva y autorizada palabra, SEÑORES ARBITRADORES, les mostrará á aquellos distinguidos miembros del foro de Medellín, que fueron inducidos en error y que ni á ellos ni á la Casa que represento, ni á Mr. Ridley ni á mí, se nos habló lenguaje de verdad ni se nos cumplieron los compromisos con nosotros contraídos.

GOBIERNO DE ANTIOQUIA

CONTRATO DE EMPRÉSTITO

Antes de precisar las obligaciones del Gobierno de Antioquia con respecto á este contrato, es conveniente fijar su naturaleza legal para disipar errores que ya se han hecho valer por la parte contraria y que seguramente se reproducirán ahora ante vosotros.

Ya desde el 31 de Octubre de 1893, cuando yo solicitaba en vano la constitución del Tribunal de arbitramento, alegaba el señor Secretario de Hacienda, D. Luis Mejía Alvarez, que no se podía acceder á mi solicitud, porque ella no constaba en el contrato de empréstito, que era el principal, sino en el de construcción del Ferrocarril, que era accesorio, por cuanto el departamento de Antioquia lo que necesitaba era dinero para hacer su Ferrocarril, y no esta obra construída para los fines á que las de su clase suelen destinarse en todas partes. Los señores Abogados que aconsejaron al señor Vásquez B. habían armado también este curioso argumento para venir á parar á la principalidad del contrato de empréstito :

Véase la Refutación del Concepto del doctor Esguerra, pág. 54.

“ Ya hemos visto que fueron dos las obligaciones grandes de la Casa, á saber : 1.º, hacer el

Ferrocarril ; y 2.ª, suministrar los fondos necesarios para la hechura. En orden de su importancia, tales obligaciones ocupan el lugar que se les deja señalado, *una vez que aquella implica el fin que se busca*, mientras ésta señala meramente el *medio adecuado para alcanzar tal fin*. Pero teniendo en cuenta que para lograr el fin es preciso poner antes en acción el medio que á él conduce, se comprende que, cronológicamente, debían cumplirse así tales obligaciones: antes ó coetáneamente, conseguir los fondos para acometer los trabajos de construcción, y después ó al propio tiempo construir con esos fondos.”

Este sutil razonamiento, que al estirarlo un poco probaría que lo que se necesitaba, ante todo, eran cuños para fabricar los fondos, el dinero, fue reproducido luégo por el señor Gobernador en su célebre Resolución del 19 de Octubre; y al autor ó autores de la *Refutación* tantas veces citada, les pareció tan decisivo en la cuestión, que lo amplían á su guisa de tal suerte, que para ellos lo que hubo al fin entre los Gobiernos y la Casa Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C., fue un contrato *de mutuo*, “coetáneo,” ó “anterior” al de construcción del Ferrocarril ; y como el contrato de mutuo es un contrato real que no se perfecciona sino por la tradición de la cosa (artículo 2222 del Código Civil), y la tradición transfiere el dominio, resultaría que la Casa tenía que entregar al Gobierno de Antioquia el susodicho empréstito antes de comenzar el Ferrocarril, ó, lo que es lo mismo, que la Casa estuvo en mora definitiva aun antes de que

Véase la Refutación, pág. 9.

Véase la Refutación, pág. 25.

comenzaran á regir los contratos el 1.º de Enero de 1893.!

Como la filigrana arguciosa á nada conduce, restablezcamos el valor recíproco de esos contratos, según la ley y la interpretación auténtica que las partes les han dado en oportunidades solemnes. La ley es clara en la materia. El Código Civil define así en el artículo 1499 :

“ El contrato es *principal* cuando subsiste por sí mismo sin necesidad de otra convención, y *accesorio*, cuando tiene por objeto *asegurar* el cumplimiento de una obligación principal, de manera que no pueda subsistir sin ella.”

Después de leído este artículo del Código, léanse estos dos artículos del contrato respectivo :

“ I. Los contratistas se obligan á hacer ó á conseguir un empréstito por la cantidad de libras esterlinas que más adelante se expresan y que se juzgan suficientes por las dos partes contratantes, *para la completa construcción del ferrocarril de Antioquia, etc.*”

“ II. El empréstito que se haga ó se consiga se denominará: *Empréstito para la construcción del ferrocarril de Antioquia, etc.*”

El artículo vi del mismo contrato expresa que el empréstito será entregado á los Depositarios de Londres, y no podrá disponerse de él *sino para pagar la obra hecha y cierta parte del personal empleado en ella*. Luego el contrato de empréstito está subordinado al de construcción, por lo mismo que este es el fin que se persigue invariablemente y aquel es el medio, uno de los

muchos y variables medios á que puede ocurrirse para llevar á cabo la hechura del Ferrocarril. El contrato accesorio de empréstito *aseguraba* el cumplimiento de la obligación *principal*, que era ejecutar la obra en cuatro años. Por eso precisamente los contratistas comenzaron á suministrar fondos para el Ferrocarril desde que compraron los primeros materiales extranjeros y del país, en Octubre de 1892, cuando el señor Ridley pidió ingenieros provistos de útiles y cuando yo contraté, por conducto del señor Alejandro Restrepo, las primeras 8,000 traviesas para la vía.

Véase Documentos sobre Ferrocarril y empréstito, págs. 289 y 290.

Esto es tan inconcuso que así lo entendieron siempre las partes, hasta el momento en que se quiso fundar y se fundó la rotura de los contratos en el argumento falso de que la Casa no había lanzado el empréstito cuando el Gobierno juzgó que era oportuno (arrogándose él esa facultad de juzgar la oportunidad, la cual le correspondía privativamente á la Casa por varias y repetidas cláusulas de los diversos contratos), y cuando, para negar el arbitramento pactado, se ocurrió al expediente apuntado ya, de que tal obligación no constaba en el contrato de empréstito.

El inciso II del artículo 1.º del contrato dice así :

“Con el objeto de que los contratistas puedan conseguir el empréstito en caso de que no lo hagan, el Gobierno los autoriza para su contratación, invistiéndolos de todos los *poderes y facultades* que sean necesarios para ello.”

Si para apreciar este artículo se tienen en cuenta el inciso final del iv del mismo contrato de empréstito y el 6 del contrato número 6 de 1893, celebrado por el Delegado señor Bravo, por las cuales disposiciones quedaron los contratistas en absoluta libertad para fijar *la época* de las emisiones del empréstito, dentro de los cuatro años prorrogables que tenían de plazo para construir el Ferròcarril, se viene en conocimiento, más aún si cabe, de lo secundario que era este contrato con relación al de construcción de la obra. Desde este punto de vista el contrato definitivo que se examina y el contrato *ad referendum* no difieren en nada; así es que al uno son aplicables las mismas observaciones que á este otro le hicieron los señores de la Junta Consultora. Estos señores decían con propiedad, al analizar aquel contrato :

Véase Documentos del Ferròcarril, pág. 87.

“ Este documento, si puede llamarse contrato, será uno por el cual sólo queda obligada una parte, y ésta lo sería en este caso el Gobierno de Antioquia, el cual, al conceder tan amplias autorizaciones y facultades, se obliga á pasar por todo lo que en virtud de ellas hagan los contratistas.

“ La Junta considera el documento de que se trata como *un poder especial* por el cual el señor Alejandro Barrientos, como representante del Gobierno de Antioquia, autoriza y faculta á la Casa de Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, de Londres, para emitir un empréstito á favor ó á nombre del citado Gobierno, que se denominará *Empréstito del ferrocarril de Antio-*

quia, les fija la cantidad por la cual debe emitirse, que será de un millón seiscientas sesenta y seis mil libras esterlinas (£ 1.666,000), el interés que esta cantidad devengará será seis por ciento anual y el descuento inicial que puede conceder, el cual no será mayor de 20 por 100.”

Este contrato no varió, al hacerse definitivo, sino en la cuantía del empréstito y en su manejo por Depositarios de toda la confianza del Gobierno. Siguió siendo, jurídicamente, un mandato otorgado á la Casa para obtener dinero á interés cuando lo juzgara conveniente (dentro del plazo de cuatro años), destinado á la construcción del ferrocarril de Antioquia. Y siendo un mandato cuya ejecución actual dependía de su voluntad expresamente, los contratistas debían abstenerse de cumplirlo en todo el tiempo en que su criterio propio les advirtiera que la ejecución precipitada del mandato podía ser perniciosa para el mandante.

Véase el artículo 2175 del Código Civil.

Por cualquier aspecto que se considere la cuestión es indudable, como se ve, que el contrato de empréstito era accesorio, secundario, subordinado al contrato de construcción, por más que sea con dinero con lo que se hacen ferrocarriles.

Veamos ahora cómo entendieron siempre las partes el punto en cuestión. Se recordará que una de las mayores objeciones que á los contratos se les hacía, antes de terminarse la negociación, era la de que los contratistas no daban garantía ninguna del cumplimiento de sus obligaciones, y se les exigió á última hora

que hicieran el seguro correspondiente. Fue entonces ó nunca, si se creía que lo principal era el empréstito y no el Ferrocarril mismo, el momento de afianzar esa obligación suprema y no otra subalterna. Pues no, SEÑORES ARBITRADORES; por el artículo 2.º del contrato número 81 de 10 de Noviembre, los Delegados de Antioquia y el Gobierno Nacional, que aprobó, impusieron á los contratistas una cláusula penal de £ 10,000 “si por causas dependientes de su voluntad ú otras análogas dejaban de dar cumplimiento al artículo XVIII del contrato sobre construcción;” esto es, si no acababan el Ferrocarril en los cuatro años pactados.

Véase la Resolución de 10 de Noviembre de 1893.

Más antes el Gobierno Nacional había dicho, al aprobar los contratos, “vistós el anterior contrato y el contrato *adicional*, etc., se aprueba con las siguientes modificaciones” (relativas todas al contrato de construcción.

Y por último, SEÑORES ARBITRADORES, para no cansaros más con esta cuestión trivial, pero que es el nervio de la Resolución de 19 de Octubre, como ya se vio, las partes contratantes mismas, en la escritura de compromiso, que es la base de vuestra jurisdicción y procedimientos, dijeron expresamente :

“.... Han convenido en otorgar, como por la presente otorgan, el siguiente compromiso de arbitramento, previa aceptación formal por parte de Spencer, en nombre de sus poderdantes, de la subrogación á virtud de la cual la Nación asume los derechos y obligaciones del departamento de Antioquia, y de acuerdo con lo

pactado en las cláusulas XLV y XLVIII *del PRINCIPAL de los supradichos contratos.*”

Con haberos citado estas palabras desde un principio, hubiera podido ahorrarme la disquisición que precede ; pero como entiendo, SEÑORES ARBITRADORES, que sobre este punto volverán á repetirse los argumentos de la *Refutación*, me pareció oportuno rebatirlos de una vez ; y porque era también interesante haceros ver los errores de bulto en que incurrieron (en esta ocasión sin falso informe) los eminentes juristas que aconsejaron al Gobernador de Antioquia en tan memorable coyuntura. Como el deseo es causa de la creencia, las más de las veces, y errores tales no se justifican así no más en personas sabias, tal vez vosotros hallaréis, como yo hallo, que el deseo que había por entonces en las regiones oficiales de Antioquia de acabar con los contratos de cualquier modo, fue lo que indujo á tanta gente docta y honrada á tomar como razones legales y honorables, para un violento proceder, esas puras sofisterías.

Decía Pascal,
citado luego
por Bentham.

Y viniendo ahora sí á las obligaciones del Gobierno de Antioquia, con respecto al contrato de empréstito, las resumo con las mismas palabras del señor Gobernador Vásquez, en su Resolución de 19 de Octubre.

Hélas aquí :

“ Entre las obligaciones del Departamento puede decirse que era la principal la de entregar á los Depositarios de Medellín, el 1.º de Enero de 1893, letras ó libranzas contra los rematadores de la Renta de licores por un valor

suficiente para cubrir £ 50,000 anuales que habían de aplicarse al pago de los intereses del empréstito, y continuar, año por año, haciendo una consignación igual para el mismo objeto con la sola diferencia de que desde que llegara el Ferrocarril frente á Barbosa, lo consignado debía ser £ 70,000 anuales, y desde que se extendieran las respectivas escrituras de seguro por los remates de la renta en el presente año, se entregarían letras ó libranzas que alcanzaran á cubrir aquella cantidad en todo el cuatrienio.”

Así expresa el señor Gobernador las obligaciones de Antioquia con respecto al empréstito; obligaciones que constan particularmente en la cláusula XIII, ya examinada al hablar de las libranzas, y que no fueron cumplidas exactamente, ni por la cantidad depositada, que no valía £ 50,000, ni por la manera como se hizo el depósito, supuesto que no venciendo tales libranzas, en su mayor parte, sino al fin del año, mal podían garantizar ellas empréstito ninguno que se emitiera en 1893, como lo quiso á juro el señor Gobernador Vásquez, contra los deseos y planes de su predecesor García.

Véase la declaración del señor General García.

Y agrega aquel alto empleado en el mismo paso de su Resolución:

“Las otras condiciones de la negociación pueden todas llamarse secundarias, y quedaban subordinadas á las principales.”

Este es otro de los errores que repiten en coro los enemigos de los contratos y de los contratistas. Para el efecto de alegar á continuación que el Departamento cumplió con entregar

las libranzas y cruzarse de brazos á recibir empréstitos y á ver construir el Ferrocarril, no reputan sino como obligaciones muy secundarias y subalternas todas las otras que en 7 numerales apuntan los señores abogados del Gobierno. No es así, no puede ser así, me permito manifestaros, SEÑORES ARBITRADORES : para el efecto de cumplirlas en el modo y tiempo debido, todas esas obligaciones del Gobierno eran igualmente imperativas, igualmente principales, y no estaban subordinadas las unas á las otras ; de manera que no cumplida una cualquiera, la más mínima, la de nombrar un empleado el día fijado para ello, lo constituía en mora para con los contratistas, en una mora tan solemne y grave como si no hubiera depositado las libranzas ó no hubiera entregado la vía y la zona para hacer el Ferrocarril. Los contratos, como la religión, no admiten distinguos, y se los cumple por entero ó no se los cumple según la ley que los rige ; se cree y confiesa todo el símbolo de los apóstoles ó se prevarica en la herejía. Sin duda por eso será que cuando se habla de leal y exacto cumplimiento de un compromiso se dice que se le ha cumplido *religiosamente*.

Cuando trate de las obligaciones de los contratistas y demuestre, como demostraré, que las cumplieron y estaban cumpliéndolas hasta “el fracaso de los contratos” (como decía el señor Carlos Holguín, según consta de autos); entonces volveré á tratar del empréstito en su aspecto legal, que en su aspecto económico está estudiado ampliamente por mí en el trabajo que os presento por separado.

III

GOBIERNO NACIONAL.

SUS OBLIGACIONES

El Gobierno de la República tomó parte importantísima en toda esta negociación, ya para aprobarla, como la aprobó por Resolución de 10 de Noviembre de 1892, conocida suficientemente, ya para auxiliar la obra contratada, como prometió hacerlo, ya, en fin, para inspeccionarla en uso de sus atribuciones legales y por medio de sus Agentes. A este propósito ha dicho el Excelentísimo Señor Vicepresidente, encargado del Poder Ejecutivo, en documento memorable :

“El Gobierno, para intervenir en este asunto, se funda en las razones siguientes :

“1.ª

Véase la Resolución de 23 de Mayo, sobre arbitramento.

“2.ª El Gobierno contrajo obligaciones por varias cláusulas del contrato y le dio su sanción, quedando este instrumento bajo la salvaguardia del Gobierno, tanto para asegurar á todos los interesados en él las formas protectoras de su derecho, como también para exigir la responsabilidad del caso, velando siempre por el interés público.”

Ni podía ser de otro modo desde que en los contratos se pactó que sin la aprobación del

Supremo Gobierno no podrían tener ellos efecto alguno, y que fueron aprobados debidamente, y el nombre y la palabra nacional quedaron unidos á la suerte de los contratos.

Más aún : desde el 1.º de Abril de este año, sin duda por la renuencia de Antioquia á constituir el arbitramento pactado, el Gobierno de la República subrogó de todo en todo al de aquel Departamento en sus derechos y obligaciones para con la Casa, por razón de los contratos ; de manera que hoy toda la responsabilidad que este juicio apareje recaerá sobre la Nación y no sobre Antioquia, aunque la culpa haya sido de éste nada más, ó de ambos, como creo que habrá de ser demostrado en este escrito.

Acerca de la inseparabilidad de los contratos dijo magistralmente el citado señor Mejía Alvarez, en el oficio que me dirigió como Secretario de Hacienda del señor Vásquez, el día 31 de Octubre de 1893 :

“ Pretender que la negociación se divida en dos partes para llevarla una ante un Tribunal, y la otra ante otro distinto en su naturaleza, no es razonable : por partes no se puede juzgar acertada y justamente la negociación ; hay que verla en conjunto, en su totalidad, para conocer su objeto, el cual, mejor que ninguna otra cosa, determina la intención de los contratantes. Aislar las partes llevando la una á unas manos y la otra á distintas, podría traer como consecuencia que no se comprendiese aquel objeto, y esto no debe consentirlo el Departamento, porque puede hacer nugatorios sus derechos.”

Véase Libro I,
pág. 136.

Véase la Refutación, pág. 7.

Después el mismo Gobierno departamental, ya por boca del autor de la *Refutación*, que ha sido presentada como prueba por el señor doctor Vélez y autenticada por aquel Gobierno, pretende muy seriamente desligar la negociación, echar una parte de ella á costas del Gobierno nacional, solo y separado, y quedarse el Gobierno departamental con la otra, para así poder hacer valer argumentos contra el autor del *Concepto*, que de otro modo no podrían presentarse. Allí niega el Gobierno de Antioquia lo que dice el Jefe de la Nación. Para aquella entidad seccional, “el Gobierno no contrajo obligaciones por varias cláusulas del contrato, ni le dio su sanción, ni le puso bajo su salvaguardia.” Recuerda artículos de la Constitución sobre funciones de las Asambleas; recuerda que el Departamento es una persona jurídica, y sostiene que éste “de *una parte* y Punchard & C.°, de *la otra*,” fueron los solos contratantes; y no obstante, remata de acuerdo con el autor del *Concepto*, con su predecesor señor Mejía, con el Gobierno nacional y con lo que yo sostengo también acerca de la unidad de la negociación y de la responsabilidad conjunta, indivisible, de ambos Gobiernos.

Veamos si nó :

“De modo que respecto de los contratos, con quien deben entenderse los señores Punchard y C.° es con el Departamento de Antioquia que fue con quien contrataron. El contrato de 4 de Enero de 1893 sobre auxilio de la Nación para la obra del Ferrocarril, que sí se celebró con el

Gobierno general, es un contrato accesorio, *cuya existencia depende de los principales*, que son el de empréstito y el de construcción del Ferrocarril.”

Pues, señor refutante : si la existencia de las obligaciones contraídas por el Gobierno Nacional *depende* de la existencia de las obligaciones del Gobierno de Antioquia ; si el contrato accesorio tiene por objeto *asegurar* una obligación principal, esas dos obligaciones no deben separarse la una de la otra, para el efecto de exigir las responsabilidades ; mucho más cuando las obligaciones del Gobierno Nacional, como él justamente lo reconoce en la Resolución de 23 de Mayo, citada, no provienen solamente de su contrato sobre auxilio, sino, ante todo, de su aprobación á todos los contratos.

Entro, pues, á examinar si el Gobierno Nacional cumplió sus obligaciones, ó si no las cumplió, para que vosotros impartáis justicia.

a) Por el artículo 1.º de la Resolución que aprobó los contratos, inciso A, se obligó el Gobierno Nacional á conceder exención de derechos de Aduana “ para el material fijo y rodante, las máquinas, herramientas, utensilios y demás elementos que se destinen á la construcción, explotación y conservación de la vía y de sus anexidades, por ser el Ferrocarril una vía pública destinada al uso público.”

Véase el Libro intitulado *Documentos relativos al Empréstito, etc. Ferrocarril de Antioquia*. página 295.

El modo como el Gobierno cumplió esta obligación consta en la misma escritura de arbitraje, en la cláusula E, donde establecieron

las partes que, si los contratistas han cumplido sus compromisos y el Gobierno nó, ordenéis en la sentencia vueéstra que se cancele por quien corresponda la escritura de fianza otorgada en esta ciudad á favor del Tesorero general, en la Notaría 4.ª, bajo el número 1,178, el día 29 de Septiembre de 1894, por valor de \$ 10,125-25 de derechos causados por parte de los materiales introducidos al país, desde fines de 1892, por la Casa contratista, con destino á los Ferrocarriles cuya construcción contrató. En vano fue elevar memoriales tras memoriales al Ministerio respectivo ; nada se consiguió. Si al principio pudo haber, de parte de los Agentes de los contratistas, impericia en el modo de hacer las solicitudes y de llenar las formalidades, luégo hubo indudablemente un *parti pris* para no despachar nada ; y el Gobierno de Antioquia así se cuidó de recabar el cumplimiento de la cláusula xxx del contrato principal, en esta parte, como de las nieves de antaño. Esa cláusula y la parte A del artículo citado, no fueron cumplidas ni en el tiempo ni en el modo debidos por ninguno de los Gobiernos.

— — —

b) Al aceptar el Gobierno Nacional sin modificación alguna el inciso A de la dicha cláusula xxx, se comprometió también á que los empleados de la empresa no fueran gravados con servicios públicos ni con impuestos de ningún género, mientras se hallaran al servicio permanente de ésta y guardaran estricta neutralidad con relación á la política del país.

Por documentos auténticos presentados ante el Tribunal como prueba, se sabe que al abogado de la Casa, abogado reconocido por tál desde que se iniciaron los trabajos del Ferrocarril y aun últimamente por el Excelentísimo Señor Vicepresidente, á ese abogado, repito, se le expropiaron valores de no pequeña consideración, por autoridades del departamento del Tolima, á pesar de que yo di cuenta de la próxima exacción al elevado funcionario que acabo de citar. Como los contratos están vigentes hasta que vuestra sentencia les ponga fin, según lo expresa la cláusula A de la escritura de compromiso, quise yo, y así se lo exigí al abogado de la Casa, que hiciera crear esa última no desechable prueba de la indiferencia con que han sido desgraciadamente vistos por el Gobierno estos contratos y su exacto cumplimiento.

El Gobierno de Antioquia no tuvo ocasión de violar esta parte del contrato ; pues si es cierto que mantuvo en prisión, en cuarteles y cárceles á ese mismo abogado, parece que ello fue por orden del entonces Ministro de Justicia, quien por primera providencia, y antes que interrogar al mismo señor Pérez Triana y á otros, mandó encarcelar al abogado de la Casa para que luégo rindiera una simple declaración de testigo juramentado, sobre hechos insignificantes é inocentes. Los papeles y documentos, propios y de sus clientes, que entonces le tomaron, no se sabe qué los harían el señor Vásquez B. y sus Secretarios ; pero jamás se los han devuelto....

Véase el *Concepto* del Ministro de Justicia, pág. 4.

c) Fueron de tal magnitud las obligaciones que contrajo el Gobierno Nacional para con los contratistas por el contrato número 2.º de 1893, y la violación de esas obligaciones es tan patente y de una tan especial gravedad, que ante ellas aparecen pálidas las contraídas por la misma entidad á causa de su aprobación suprema y de su sanción definitiva á los contratos. Si esta sanción puso aquellos instrumentos bajo su salvaguardia, para exigir las responsabilidades del caso, velando por el interés público, en este contrato empeñó directamente su palabra soberana. Si, velando por el interés público, no fue salvaguardia eficaz de la negociación y consintió en que el Gobernador Vásquez la rompiera, “por no tener nada que objetar á la Resolución de 19 de Octubre,” aprobada por la Asamblea *en sesiones secretas*, y de la cual se me negó la apelación que interpuse para que el Gobierno revisara el acto que echaba á tierra lo que él había aprobado y puesto bajo su sanción; si nada de eso se obtuvo en la parte de la negociación en que el Departamento también tenía compromisos, en este contrato número 2.º que voy á examinar ahora, se llenó la medida de lo incumplido y por tanto de lo injusto.

Véase la Refutación, págs. 19 y 27.

Para mayor claridad debo copiar aquí los tres artículos del contrato que resumen las obligaciones nacionales:

“ Art. 1.º El Gobierno de la República se obliga á pagar á los contratistas del ferrocarril de Antioquia durante veinte años la cantidad de treinta y siete mil quinientas libras (£ 37,500)

ó sea el tres por ciento anual en cada año como mitad de los intereses al seis por ciento anual sobre la suma de un millón doscientas cincuenta mil libras (£ 1.250,000) que el departamento de Antioquia se obliga á pagar á los mismos contratistas, como precio de la construcción del Ferrocarril desde Puerto Berrío á Medellín.

“Art. 2.º El Gobierno de la República se obliga á emitir de una sola vez libranzas contra las aduanas por la suma de siete millones quinientos mil pesos (\$ 7.500,000) en pago de las setecientas cincuenta mil libras (£ 750,000) que valen en los veinte primeros años los mencionados intereses, cotizando las libras esterlinas al precio de doscientos (200) por ciento (100) por moneda corriente. Esas libranzas se amortizarán á razón de trescientos setenta y cinco mil pesos (\$ 375,000) por cada año, á partir del 1.º de Enero de 1893, y serán admisibles en pago *de todos los derechos de importación que se causen en las aduanas de la República.*

“Art. 3.º El Gobierno de la República se obliga á entregar á los *Depositarios de Medellín, de que trata el artículo 6.º del referido contrato, dichas libranzas contra las aduanas por valor de siete millones quinientos mil pesos (\$ 7.500,000),* las cuales se dividirán en veinte series correspondientes á los veinte (20) años en que deben amortizarse.”

El artículo 4.º del contrato repite que lo que el Gobierno se obliga á pagar á los contratistas, en todo caso, es la suma de £ 750,000, y que la cotización del cambio al 200 por 100 no

tiene más objeto que facilitar la emisión y amortización de las libranzas. Era obligación de los Depositarios de Medellín presentar cada año cuentas al Gobierno del producto de los \$ 375,000 en libranzas amortizadas en el año anterior, para si habían producido más de las £ 37,500 devolver al Gobierno el excedente, y si, por el contrario, había déficit, el Gobierno quedaba obligado á pagarlo á los Depositarios.

No pudo expresarse jamás de un modo más concreto y estrecho el deber legal en que se constituyó el Gobierno de la República de *emitir libranzas de una sola vez, por valor de \$ 7.500,000, admisibles en pago de todos los derechos de importación que se causaran en las aduanas de la República, y de entregar esas libranzas á los Depositarios del ferrocarril de Antioquia, residentes en Medellín.* Las libranzas debían comenzar á amortizarse á partir del 1.º de Enero de 1893, y se dividirían en veinte (20) series correspondientes á los veinte años de mitad de intereses, por los cuales se hacía el pago.

Estas libranzas y las de la Renta de licores eran la garantía oficial del anhelado empréstito. De su pronta entrega á los Depositarios, entidad respetable y autónoma, creada *ad hoc* para el manejo y conversión de esos valores, y en cuya creación la Casa tuvo tanta intervención como el Gobierno, conservando en todo caso igual control á su contraparte en las operaciones de esa oficina; de la entrega oportuna de esas libranzas á los Depositarios, repito, y de su admisión en todos los derechos de Aduana, les venía

Véase legajo número 20, III, carta de la Casa á Mr. Ridley sobre esas libranzas.

su verdadero valor venal, y por consiguiente su eficacia real como garantía para la consecución del empréstito. Faltando alguno de esos dos requisitos, ó ambos, como sucedió, tales papeles eran papeles mojados, que, lejos de llenar las condiciones estipuladas tan solemnemente, contagiaban con su inopia comercial á las otras libranzas antioqueñas (también inutilizables, ya se vio,) y á toda la negociación. Rompiendo el pacto número 2 de 5 Enero, de que vengo hablando, todos los contratos, aunque por lo demás se hubieran llegado á cumplir por los Gobiernos, se irían á tierra virtualmente. Así lo comprendió un alto personaje de la política de entonces, que no en vano se jactaba, meses después, de haber sido parte muy principal en el fracaso de los contratos de Antioquia y Bucaramanga....

Como las libranzas debían comenzar á amortizarse desde el 1.º de Enero, y el contrato se celebró el 5 de ese mes, y el Gobierno se obligó á emitirlas de una sola vez (artículo 2.º) y á entregarlas á los Depositarios en su totalidad de \$ 7.500,000 (artículo 3.º) sin fijar plazo expreso para ello, regía para el cumplimiento de esas dos obligaciones, de emitir y entregar, el plazo “indispensable para cumplirlas,” esto es, el plazo tácito que define y determina el artículo 1551 del Código Civil. Me permito explicar esto, que es trivial para vosotros, porque el testigo General García manifestó duda de que el Gobierno estuviera obligado á cumplir estas obligaciones en esos términos, y tal vez algún señor Ministro dice ó insinúa algo parecido.

Véase declaración de
Abraham García y Marco
Fidel Suárez.

Tiempo hacía que se habían comenzado los trabajos en el Ferrocarril; que la oficina de los señores depositarios de Medellín funcionaba con regularidad; que Mr. Ridley, signatario de este contrato, había dado cuenta de él en Londres, y tiempo hacía que yo, desde Medellín y Puerto Berrío, inquiría por las libranzas nacionales para dar cuenta á los contratistas de su leal oportuno depósito en Medellín, y las expresadas

Véase Libro II,
págs. 104, 130,
133, 134, 136,
137, 140 y 146.
Libro V, págs.
38 hasta 57.

libranzas no parecían. “Se están litografiando; esto no es fácil y rápido en el país,” se me respondía por el señor D. Santiago Pérez Triana. Lo mismo que les informaba á los Depositarios de Medellín. Por fin el 5 de Junio se le avisó al señor Gobernador, y éste lo participó al Depositario oficial, que las libranzas sí habían sido emitidas, pero provisionales; y que, en vez de remitirlas á los Depositarios de Medellín, que eran el sésamo y seguridad de los valores que respaldaban las promesas oficiales, se habían depositado en el Banco Nacional de esta ciudad, establecimiento dependiente del Gobierno, no sujeto á inspección ni aun de las Cámaras legislativas, y á la sazón más que sospechado, acusado de manejos indebidos con los valores confiados á su custodia, honradez y pulcritud.

Véase Libro I,
pág. 200. Libro
II, pág. 261 y
279.

Ya que en este pasaje he nombrado al señor Santiago Pérez Triana como corresponsal mío, que lo era en efecto, no se confunda esa calidad de dicho señor con la de apoderado legal de la Casa para hacer arreglos con el Banco Nacional, como la confunde en su declaración el señor D. Juan de Brigard. Urgido Mr. Ridley por vol-

ver á Londres, solo le dejó al señor Pérez Triana el limitadísimo poder que consta en la escritura número 47, Notaría 2.^a de este Circuito, fechada el 16 de Enero de 1893, cuyas únicas cláusulas son : la declaratoria de que Ridley era apoderado de la Casa, y que sustituía el poder para los meros efectos que siguen :

“ Para el efecto de hacer elevar á escritura pública, con todas las formalidades legales, los contratos para la construcción de los ferrocarriles de Antioquia y Bucaramanga y todos los que con ellos tengan relación, en forma exactamente igual á como han sido firmados por William Ridley en representación de Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o *Tercero* : Que el exponente autoriza al mencionado señor Santiago Pérez Triana para que haga en nombre de la firma social mencionada un contrato *ad referendum* con el objeto de asegurarles una combinación á los contratistas, en virtud de la cual ellos tengan la seguridad de obtener papel moneda colombiano en abundancia en cambio de los productos de los empréstitos de Antioquia y Bucaramanga que se entregarán al Gobierno en la forma en que se convenga. *Cuarto* : Que el exponente autoriza al señor Pérez Triana para que en nombre de Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o haga contratos *ad referendum*, para la construcción del Ferrocarril al Meta, ó sea un ferrocarril que, partiendo de Bogotá, llegue hasta el río Meta, y para un ferrocarril que parta de Bogotá hacia el Sur. *Quinto* : Que el exponente autoriza al señor Pérez Triana

para que haga un contrato aclaratorio al ferrocarril de Santander, en la forma del contrato número 6.º firmado por el señor Jorge Bravo, Delegado del Gobierno del departamento de Antioquia, y el señor William Ridley, en nueve del corriente mes de Enero, y que aclara el contrato para el ferrocarril de Antioquia. *Sexto*: Que el exponente autoriza al señor Pérez Triana para que sustituya este poder con todas sus facultades á la persona ó personas que él designe."

Véase, en corroboración, mi carta al Excmo. Señor Caro, fechada en Medellín, á 22 de Septiembre de 1893. Legajo núm. 5, documento II, doctor F. Vélez.

Presento una copia auténtica de dicho poder. Y continúo.

Inmediatamente que tuve conocimiento de ese depósito, que era una violación flagrante de lo convenido en el contrato de auxilio, protesté contra él, y excité á los señores Depositarios á que protestaran. El Depositario de la Casa no convino en ese depósito; pero parece que al Depositario Oficial se le dio á entender que el depósito en el Banco era provisional y que todo se arreglaría al pasar ciertas circunstancias de duración efímera.

Véase Libro II, nota núm. 279, y Libro I, pág. 200.

En todo caso el contrato estaba violado sustancialmente y la confianza perdida, ó por lo menos alarmada. Vanas fueron todas las averiguaciones que hice entonces para persuadirme de por qué razón se desconfiaba de los Depositarios de Medellín, dos caballeros tan honorables como lo son un D. Lisandro M. Uribe y un D. Gonzalo Botero Uribe, y por qué razón sí se confiaba en el Banco Nacional. No era para mí motivo suficiente de la violación del contrato el que la Casa tuviera parte en el nombramiento de

uno de los dos Depositarios, pues que ella no conservaba acción ni acceso á su oficina de ellos, ni ellos podían hacer otra cosa con esos documentos que venderlos, mes por mes, al poderoso comercio de Medellín, cada año una serie de £37,500.

Subrogados los Depositarios por el Banco Nacional, por fuerza mayor, supuesto que las órdenes de la autoridad pública la constituyen, conforme al artículo 1.º de la Ley 95 de 1890, las libranzas contra las Aduanas quedaron fuera de su acción y fuera del contrato también.

No obstante, como el Gobierno tenía interés en que no se dudara de su buena fe y exactitud (cosa imposible ya), se comunicó con el Depositario oficial, por conducto del Gerente del Banco Nacional, para hacerle saber que el señor Ministro del Tesoro le había ordenado pagar por mensualidades las libranzas de cada año; pero que el Banco cobraba una comisión, y que como de la Aduana de Barranquilla (única que nombraba el señor Gerente) no venían al Banco todos los fondos sino sólo un 80 por 100, el Ministro debía arbitrar recursos, si quería y podía, para llenar su compromiso; que el Banco á nada se comprometía.

Como era de mi deber, yo informaba á la Casa contratista de todos y de cada uno de estos incidentes. Todavía á fines del mes de Septiembre les preguntó el Contador de la Casa por escrito á los señores Depositarios, si el Banco había hecho algún arreglo para pagar las mensualidades ofrecidas, y si estaban autorizados á

Véase Libro I.
pág. 217, y Li-
bro III, pág. 72
y 270.

girar contra aquella entidad y le contestaron lo que copio :

Véase Libro 1,
pág. 223.

“En contestación á la nota anterior decimos á usted *que no estamos definitivamente informados del arreglo con el Banco Nacional para el pago de los bonos nacionales del Ferrocarril, y podemos afirmar, por lo mismo, que no estamos formalmente autorizados para girar por mensualidades subsiguientes á las ya cubiertas, y que sólo nos consta que los bonos en su totalidad fueron depositados en el Banco Nacional por orden del Supremo Gobierno.*”

Ya no fue posible para mí poner en duda siquiera el que algo muy grave ocurría en esta ciudad, en las esferas oficiales, que paralizaba la marcha de los contratos y conspiraba á su ruina y acabamiento. A poco el Gobierno de Antioquia dictó su Resolución de 19 de Octubre, ¡fundada en que no se había emitido el empréstito que las libranzas habían de garantizar! Se echó sobre el depósito de las de Medellín y las llevó á su Tesorería particular; tomó la línea de Puerto Berrío á Pavas, que nos había entregado solemnemente; se negó al arbitramento, y se retiró como Aquiles á su tienda, si me es permitido ante vosotros ese expresivo ripio literario...

Aquí en Bogotá hallé justicia, y por eso alego ante vosotros y espero de vosotros un fallo favorable.

Apenas había comenzado aquí mis gestiones sobre arbitramento y mis indagaciones sobre lo de las libranzas, cuando cayó en mis manos el número 960 de *El Correo Nacional*, corres-

pondiente al 24 de Enero de 1894 (ya véis si habré gastado perseverancia solicitando justicia para mis principales), en el cual se espaciaba como editorial un artículo del señor D. Carlos Holguín, ex-Presidente de la República en los cuatro años anteriores, y hombre público de grandes influencias oficiales, como lo han atestiguado ante vosotros el doctor Antonio Roldán, el doctor Carlos Martínez Silva, el doctor Luis Martínez Silva, D. Jorge Holguín, hermano de D. Carlos, y D. Julio D. Mallarino, su pariente próximo y su amigo íntimo.

De tal artículo, firmado Carlos Holguín,—é intitulado *El doctor Marceliano Vélez y el Ferrocarril de Antioquia*,—es el párrafo que copio en seguida y que llamó mi atención de un modo singular :

“ Y ya que aunque incidentalmente me toca hablar de este mi modo de pensar sobre el contrato del ferrocarril de Antioquia, permítaseme añadir, aunque hoy parezca jactancia, *que á mí se me debe en parte muy principal, como lo saben aquí muchas personas, el fracaso de los contratos de Antioquia y Bucaramanga.*”

Habiendo muerto el señor doctor Holguín hace cosa de un año, hube de apelar á la prueba supletoria para probar la autoridad de ese escrito, que era y es una revelación. Al doctor Luis Martínez Silva “ le consta ” que es del doctor Holguín el artículo en cuestión, pues que lo envió él mismo á *El Correo*, con su firma, para que se publicara, como en efecto se hizo. El señor D. Jorge Holguín “ tiene por autor del ar-

título á su hermano, D. Carlos Holguín.” D. Julio D. Mallarino “lo reconoce por tal autor,” y los señores Roldán y Martínez Silva (Carlos) conceptúan que es del doctor Holguín, pues lleva su firma y hubiera protestado de él en caso contrario.

Varios meses después tuve ocasión de leer en el periódico oficial de la Cámara de Representantes de la Nación, intitulado *Anales*, el siguiente trozo de un discurso del señor Luis Martínez Silva, que ya no fue para mí revelación sino explicación de lo que había ocurrido con las libranzas nacionales para el ferrocarril de Antioquia:

“He oído decir á personas que tienen por qué saberlo, que la Casa con la cual se contrató la construcción de los ferrocarriles de Antioquia y Santander, estuvo á punto de recibir \$ 15.000,000 en libranzas del 6 por 100 contra las Aduanas, en virtud de un contrato adicional al primitivo, fundado cabalmente en ley que lo prohibía.

“No me consta si esto último sea evidente, pero sí que las libranzas estuvieron casi entregadas á la Casa contratista. Y para que el señor Ministro de Guerra vea que nosotros no queremos poner de pantalla á nadie, voy á referir un incidente. Estudiadamente busqué oportunidad para hacérselo saber á la Cámara, y celebro *que esté presente en estos momentos el señor doctor Carlos Holguín*. Llegó éste por casualidad un día al Banco Nacional, y sobre una de las mesas de la oficina vio las susodichas libranzas; infor-

mado de lo que ocurría y de que al día siguiente iban á ser entregadas, se fue inmediatamente para palacio y logró que se reuniera el Consejo de Ministros, *el cual resolvió*, después de reñidísima discusión, *que éstas no fueran entregadas*. Al doctor Holguín se debe, según lo dicho, que el país se haya libertado de aumentar su deuda con \$ 15.000,000, como que una vez entregadas las libranzas, eran de forzoso recibo en las Aduanas, hiciéranse ó nó los Ferrocarriles. Esas libranzas eran la base de la gran especulación ferrocarrilera, empeñándolas en Europa. Ya se ve que ningún interés tenía en tales contratos el doctor Holguín, como se dijo aquí."

Llamado á reconocer su discurso y á ratificarse en él, dijo el doctor Martínez Silva así:

"Que repite lo que entonces dijo en la Cámara en su calidad de Representante de la Nación, es decir, lo que está escrito en los párrafos de su discurso tal como está escrito."

Viniendo á saber yo, como representante de la Casa contratista, que ésta estuvo al recibir \$ 15.000,000 en libranzas contra las Aduanas, y que esa suma en tales papeles era la base de la grande especulación ferrocarrilera, empeñándolas en Europa; habiendo sabido yo todas esas novedades trascendentales, me empeñé más todavía en persuadirme de si esas libranzas eran las que el Gobierno estaba obligado á emitir conforme al contrato número 2.º de 5 de Enero de 1893 y al otro igual que había celebrado para el ferrocarril de Santander; ó si de veras el país había estado al ser víctima de una mistificación

cuantiosísima, ó si la mistificación estaba en otra parte.

Por entonces me limité á pedir una copia de las actas de las sesiones del Consejo de Ministros, en que constara toda la verdad de lo enunciado apenas por el Representante. La referida copia jamás se me expidió; pero hoy para vosotros y para mí ese documento carece de importancia, toda vez que tenéis originales las declaraciones de los señores Ministros de entonces, de dos Gerentes del Banco Nacional, y lo que vale más que todo eso (como prueba, es bien entendido), un ejemplar de una de las famosas libranzas, serie A, número 102, por \$ 1,000, y vuestra inspección ocular al Banco Nacional.

Con vista de todos esos documentos, ya no parece jactancia lo que el señor doctor Holguín se atribuía en Enero de 1894 y repitió ante él y la honorable Cámara de Representantes el señor Martínez Silva. A la grande inteligencia del señor doctor Holguín y á su versación en los negocios; á un verdadero financista como él, que acababa de residir como ocho años en Europa en su calidad de Ministro Diplomático y que alguna vez gestionó directamente asuntos relacionados con la deuda exterior y consecución de empréstitos para el país; á un hombre de la calidad del doctor Holguín, repito, no se le escondía, no podía escondérsele, que el talón vulnerable de la negociación ferrocarrilera encomendada á la Casa de Punchard y C.^o, eran las garantías de esa negociación, y entre ellas, la garantía nacional contra las Aduanas. Haciendo

nugatoria esa garantía, la negociación tambaleaba y caía ; y así fue en efecto.

El y otros vieron las libranzas ya emitidas ; supieron que se iban á enviar á Medellín, á la caja herméticamente cerrada de un D. Lisandro M. Uribe y de un D. Gonzalo Botero ; corrieron á palacio á dar cuenta del peligro ; influyeron en el Excelentísimo Señor Vicepresidente, y reunieron el Consejo de Ministros, y deliberaron reñidísimamente, y tomaron la resolución.... ; de no cumplir el contrato que Mr. Ridley acababa de presentar en Londres como la palabra de Colombia !

Como en este punto ninguna voz hay más autorizada que la del señor doctor D. Domingo Ospina Camacho, Ministro de Gobierno entonces y hoy, que hable ante vosotros el señor Ministro, ya que por desgracia no ha venido á los autos todavía el certificado autorizadísimo del Excelentísimo Señor Caro. El doctor Ospina Camacho certifica, bajo la gravedad del juramento, así :

“Que á mediados del año de 1893, poco más ó menos, se firmaron en el Ministerio del Tesoro y se pasaron al Banco Nacional, para ser entregados á los Depositarios en Medellín, los \$ 7.500,000 en libranzas contra las Aduanas de que arriba he hablado, dando tanto el infrascrito como el señor doctor Carlos Holguín (que también tuvo conocimiento del hecho) cuenta de ello al Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República *por considerar irregular é inconveniente para los intereses nacionales la emisión y entrega de tales documentos.*

“Que sabe ser cierto que á mediados de 1893, poco más ó menos, en un Consejo de Ministros, convocado expresamente por el Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República, se resolvió que los \$ 7.500,000 en libranzas, *se mantuvieran en depósito en el Banco Nacional* y se fueran entregando á los Depositarios en Medellín, por vigésimas partes anuales, hasta tanto que se levantara el empréstito del millón y doscientas cincuenta mil libras esterlinas y se hiciera la primera emisión por cuenta de él.

No; era por el
precio de la
obra.

“Que la resolución tomada en el Consejo de Ministros fue sustentada por el infrascrito con las siguientes consideraciones: 1.º Que la obligación del Gobierno, al tenor de la Ley 67 de 1890, y de los contratos celebrados para la construcción del ferrocarril de Antioquia, era pagar el 3 por 100 de interés sobre la suma emitida por cuenta del empréstito de £ 1.250,000 que la Casa Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º se había comprometido á levantar; y *que como ese empréstito no se había levantado, ni era probable que se consiguiese*, mal podía el Gobierno pagar intereses de sumas que aún no habían sido emitidas ni recibidas; 2.º Que consideraba problemática la construcción del ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín, y que de consiguiente el Gobierno *se exponía, al emitir y entregar las libranzas, á pagar, y consiguientemente á perder una fuerte suma, dada en auxilio de una obra que probablemente los contratistas no podrían concluir por carecer de fondos propios para ella, y encontrar dificultades para levantar el empréstito*; y 3.º Fi-

nalmente, porque la emisión de las libranzas estipulada en el artículo 3.º del contrato número 2.º *era abiertamente contraria á la ley*, puesto que, aunque por el artículo 26 de la Ley 104 de 1892, se autorizó al Gobierno para emitir y perfeccionar documentos de crédito para el pago ó arreglo de las garantías de intereses á que se obligara en razón de auxilios concedidos á ferrocarriles, por el artículo 30 de la misma ley se declaró expresamente que á esta ley no podrían acogerse ninguno de los contratos celebrados para la construcción de ferrocarriles á la época de su expedición. Habiéndose celebrado el contrato de construcción del ferrocarril entre Puerto Berrío y Medellín en 24 de Septiembre de 1892, y habiendo sido aprobado por el Excelentísimo Señor Vicepresidente, en lo que á él correspondía, en 10 de Noviembre de 1892, *es claro que los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, no podían acogerse á los beneficios de la Ley 104 de 1892 que fue sancionada en 26 de Diciembre de 1892. En consecuencia, á juicio del declarante eran nulos de derecho tanto el artículo 3.º del contrato número 2.º como la emisión de las libranzas contra las Aduanas.* a) Que supone que esas razones y algunas otras presentadas por sus colegas, pero que no puede recordar con precisión, determinaron la Resolución del Consejo de Ministros *para suspender la entrega de las libranzas á los Depositarios de Medellín* y mantenerlas en depósito en el Banco Nacional. b) Que cree que el señor Ministro del Tesoro cumplió lo acordado por el Consejo de Ministros, pero que no lo

sabe á ciencia cierta. c) Que no sabe si el apoderado de los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º aceptó lo resuelto por el Consejo de Ministros. Pero que á juicio del infrascrito, esa Resolución no fue novación ni alteración del contrato número 2.º, *sino la declaratoria simple y llana de que su artículo 3.º adolecía de nulidad absoluta por ser violación expresa de la Ley 104 de 1892.*”

Esta detallada declaración resume el proceso de las libranzas y da las razones de los procederes del Gobierno. Se consideró irregular é inconveniente para los intereses nacionales la emisión y entrega de tales documentos; por ese motivo se ordenó que se mantuvieran en depósito en el Banco Nacional; como no se había levantado el empréstito (cuatro años de plazo), era conveniente violar el contrato sobre garantías á esa operación, para que no se levantara nunca y así se hiciera problemática la construcción del ferrocarril; el Gobierno se exponía á perder una fuerte suma entregando las libranzas á los Depositarios de Medellín, sin duda porque éstos se alzarían con aquellos documentos de crédito, pues no se alcanza á ver otro motivo remoto; el contrato número 2.º de 5 de Enero, sobre auxilio nacional al ferrocarril de Antioquia, era nulo de toda nulidad, de nulidad absoluta, porque era contrario á la misma ley en que se fundaba; por todo eso es claro que los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º no podían “acogerse” á los beneficios de la Ley 104 de 1892.

Con perdón del señor Ospina C. debo mani-

festar, antes que todo, que los señores muy distinguidos que forman la Casa constructora á quien yo represento actualmente, no vinieron al país á acogerse á los beneficios de ninguna ley ni á pedir favores de ninguna clase. Vinieron á contratar obras públicas, porque fueron solicitados para ello, y su oro, oro abundante como ningún otro contratista ha traído al país, comenzaba á fecundarlo en Santander y Antioquia, cuando el doctor Ospina Camacho y sus colegas y amigos tomaron las medidas que tomaron, para poder jactarse luégo del fracaso de aquellos contratos.

Véase la declaración del señor Ramos y las cuentas presentadas por mí.

La manera informal, incumplida, con que empezaban á ejecutarse los contratos, fue el alerta administrativo que se nos dio para imponernos en la realidad de las cosas. Golpe tras golpe, al fin los contratos fueron rotos del todo, con premeditación, deliberada y consultadamente, y todavía teníamos ciertas ilusiones. Todavía esperámos que *el arbitramento se constituyera lealmente* y á él se le sometieran las diferencias ocurridas, y ante él clamaran los Gobiernos contratantes contra las iniquidades de la Casa contratista. ¡ Nueva desilusión ! Pero como sobre ese asunto vosotros sabéis tanto ó más que yo, nada debo deciros.

Lo que sí conviene estudiar es esta teoría de las nulidades absolutas en los contratos bilaterales, solemnísimos y oficiales, declarada la misma nulidad absoluta administrativamente, y por miembros del propio Gobierno que ha incurrido en ella, sabiendo ó debiendo saber si exis-

tía ó nó, al celebrar el pacto, “el vicio que lo invalidaba”, como dice la ley colombiana. En este asunto he aprendido más de lo necesario, que antes no sabía, sin duda por ser apenas un ingeniero civil y no un hombre público.

El primero que me enseñó no pocas cosas en la materia fue el Gobernador de Antioquia con lo de empréstito sin garantías, y la Resolución por la cual suspendió el contrato y se apoderó de los valores depositados y entregados, y negó el arbitramento. Luégo el señor Secretario Mejía A. me hizo saber que el arbitramento era cosa muy buena en el derecho internacional, pero pésimo cuando se pacta en un contrato con un Gobernador; porque aunque ese Gobernador haya pactado en virtud de las autorizaciones más amplias que puedan darse y recibirse, el día que llegue la ocasión de cumplir lo pactado, necesita nuevamente permiso de su mandante; que los Gobernadores son apoderados de las Asambleas, que á su turno son mandantes (teoría que sostienen también los de la *Refutación* y que de seguro se producirá ante vosotros, aunque el Código Civil y el de Administración pública ó Político y Municipal clamen contra ese adefesio); que comprometer y transigir son una misma cosa, y que como no puede transigir sino el dueño de la cosa, y los Gobernadores no son dueños de las cosas de las Asambleas, ni éstas de las cosas de los Departamentos, ni éstos de las cosas de los pueblos, el Gobernador de Antioquia no podía cumplir lo pactado, en su calidad de Gobernador, pues si se tratara entonces de asun-

Véase la Ordenanza número 16, de 1888.

tos privados del señor Vásquez, ya se le vería
ocurrir al arbitramento primero que nadie....!

Véase Libro I,
pág. 225.

.....?
.....
Aquí debiera concluir este alegato, pues
comprobado y confesado como está que la nego-
ciación es una é indivisible, y atestado por el
mismo Gobierno que violó plena y consciente y
deliberadamente uno de los más importantes
contratos que la constituyen, todo lo más que
prolongue este escrito será trabajo y tiempo
perdidos. Pero nó, SEÑORES ARBITRADORES: en esta
negociación se ha marchado por nosotros los
extranjeros que debíamos beneficiar de ella, de
sorpresa en sorpresa.

Deseando yo conocer una de esas libranzas
por valor de \$ 7.500,000 *admisibles en pago de
todos los derechos de importación que se causen en
las Aduanas de la República*, las cuales eran la
base de la grande especulación ferrocarrilera, y
que no se creyeron seguras en manos de los De-
positarios de Antioquia (pero sí en el Banco Na-
cional), obtuve una de ellas, que me fue facili-
tada en copia por uno de los empleados superio-
res del Banco.

No me sorprendí al leer el contenido del
documento que se me procuró, porque ya estoy
acostumbrado á las decepciones; pero sí noté,
con sólo pasar los ojos por él, que en esa libran-
za hay la prueba de una violación más flagrante,
más chocante y premeditada del contrato á que
ella misma se refiere, no ya en su artículo 3.º,
como lo demostraba el doctor Ospina C., sino
en su artículo 2.º también.

En efecto, vosotros habréis leído varias veces el final de este artículo, que dice: “Esas libranzas se amortizarán á razón de trescientos setenta y cinco mil pesos (\$375,000) por cada año, á partir del 1.º de Enero de 1893, y serán admisibles en pago de *todos los derechos de importación* que se causen en las Aduanas de la República.” Y en todos los derechos, y en todas las Aduanas; más claridad es imposible de obtenerse en el idioma español.

Y bien, SEÑORES ARBITRADORES: haced el favor de repetir la lectura de la libranza número 102, de que ya os hablé, y que es gemela de las que vosotros habéis visto en el Banco Nacional. Héla aquí:

“*Serie A.* \$ 1,000 *Número 102.*

“*Libranza del ferrocarril de Antioquia.* La república de Colombia reconoce al portador la suma de *mil pesos*, procedente del interés al 3 por 100 sobre 1.250,000 libras que el Tesoro debe pagar conforme al contrato número 2.º de 1893, celebrado por el Ministro de Fomento con el señor William Ridley, sobre la construcción del ferrocarril de Antioquia. *Esta suma es amortizable con el 4 por 100 de los derechos de importación* que se causan en las Aduanas de la República, de conformidad con la Ley 104 de 1892, y representa los intereses correspondientes al año de 1893.

“Bogotá, 1.º de Abril de 1893.

“El Ministro del Tesoro, CARLOS CALDERÓN.—
El Tesorero general, JACOBO DE LA PARRA.—JOSÉ
M. CARO, Director del Crédito Público.”

¡ Del 4 por 100 al 100 por 100 van 96 por 100 de unidades de las Aduanas, en que el Gobierno estaba defraudando la garantía del empréstito, que los Ministros querían que se emitiera antes de saberse con qué se le aseguraba!!

Esta violación subrepticia del contrato hubiera sido imposible de descubrirse en todo el año de 1893, á menos de una revelación inesperada. En el año siguiente habría tenido que comparecer á la luz esa mácula, por la ineludible razón de que jamás, desde que Colombia existe, han producido sus Aduanas una suma tál, que el 4 por 100 de ella alcanzara de ningún modo ni por ningún pretexto á la de £ 37,500 anuales, que era la suma que esas libranzas habían de amortizar. Al acabarse la serie primera y no haber cubierto con ella la amortización anual, habría llegado al *crac* indefectiblemente. Y si á esta razón de aritmética unís la muy expresiva, también del mismo orden, de que según el oficio del Gerente del Banco, que ya os cité, sólo de la Aduana de Barranquilla había fondos adscritos para ese pago, por orden del Ministerio del Tesoro, tendréis vosotros que aun cuando las libranzas se hubieran enviado á los señores Depositarios, ó se hubieran entregado al prendero extranjero entrevisto por el testigo Martínez Silva, ó se hubieran entregado al mismo Hermes, jamás con ellas se hubiera garantizado, ni mucho menos satisfecho, el 3 por 100 de intereses que el Gobierno se obligó solemnemente á pagar.

Véase el Informe del Ministro de Hacienda al Congreso de 1894.

¿Es bastante esto, SEÑORES ARBITRADORES?

¿ Es demasiado quizá ? No, señores; hay todavía un hecho digno de hacer pareja al último de los que llevo enumerados. Oídselo referir al tes-

Véase la protesta del Gerente; notan.º 4,112, 5 de Julio de 1893.

tigo señor Ordóñez, actual Gerente del Banco Nacional :

“ El Banco separó el 4 por 100 sobre el valor bruto de las letras por derechos que él descontó á la Tesorería general del 26 de Mayo de 1893 al 27 de Enero de 1894, y dicho 4 por 100 ascendió á \$ 130,045-20 centavos. Pero en virtud de la nota del señor Ministro del Tesoro, número 1,098, de 28 de Junio de 1893, el Banco devolvió á la Tesorería general las cantidades retenidas del 8 al 28 de ese mes, que subían á \$ 29,169-15 centavos, quedando por consiguien-

Véase la nota núm. 1,098 del Ministro del Tesoro. Documentos remitidos por el Banco Nacional.

te reducida la cantidad percibida por el Banco á \$ 100,876-05 centavos.”

Por donde se ve, SEÑORES ARBITRADORES, que no hubo tal depósito de las libranzas *ni aun en el Banco Nacional*, toda vez que siguieron á la orden del mismo señor Ministro del Tesoro, quien disponía á su antojo del producto de ellas.

De todo lo que antecede deduzco, y así solicito que lo declaréis en vuestro fallo, que el Gobierno Nacional no cumplió, ni en el tiempo ni en el modo debidos, las obligaciones que se impuso al aprobar los contratos sobre construcción del ferrocarril de Antioquia, empréstito y demás adicionales, y al suscribir el contrato número 2.º de 5 de Enero de 1893, que acabamos de examinar.

IV

OBLIGACIONES DE LOS CONTRATISTAS

LAS HAN CUMPLIDO

a) La primera y principal obligación de los contratistas era la de hacer el ferrocarril desde Puerto Berrío hasta Medellín, en el término de cuatro años, prorrogables por seis meses más á juicio del Ingeniero Consultor y del Agente Oficial, mediante ciertas circunstancias. Esta máxima obligación consta especialmente en las cláusulas i y xviii del contrato principal, y fue asegurada por los contratistas con la pena de £ 10,000, á que se sujetaron por el artículo 2.º del contrato número 81 de 1892 de que ya hablé en otro lugar, y sobre cuyo exacto cumplimiento por mis mandantes volveré á ocuparme después.

Véase el contrato principal.

Los abogados de que se valió el señor Gobernador Vásquez para el efecto de fundar la Resolución de 19 de Octubre, dividen así los géneros de trabajos que comprende la hechura de un Ferrocarril :

Véase la Refutación, pág. 10.

- “ 1.º Trazarlo sobre el terreno ;
- “ 2.º Levantar los planos del trazo ;
- “ 3.º Construir lo trazado y dibujado.”

Tomando prestada la división anterior á los distinguidos abogados, digo que la Casa contratista ejecutó trabajos de todos los tres órdenes

mencionados, durante el tiempo que se lo permitieron el Gobierno de Antioquia y sus empleados, y que de ello superabundan las pruebas en vuestro poder, SEÑORES ARBITRADORES; así como de que los trabajos se comenzaron no solamente el 1.º de Enero de 1893, según el contrato, sino antes de esa fecha; y en fin, que la Casa estuvo suministrando materiales para la obra, en la medida en que ellos se necesitaron.

Que la Casa trazó y levantó los planos de lo trazado y los dibujó paciente y correctamente, es cosa de que vosotros podéis persuadiros pasando los ojos por el rimero de rollos de tela y de papel adecuados en que se contienen esos trabajos, enumerados por mí en el escrito con que los presenté como prueba. Con repetir aquí que esos planos completos, tan completos que con ellos un ingeniero cualquiera puede hacer ejecutar la obra, fueron aprobados, apenas con muy contadas é insignificantes alteraciones, por Sir George Barclay Bruce, *Past President of the Institution of Civil Engineers*, y por el señor Cisneros, en su carácter de Ingeniero Consultor y Agente Oficial, respectivamente; con decir eso basta para mi satisfacción y la de mis laboriosos compañeros Mackenzie, Prettejohn, Gailey, Lively, Johnson, Burchael, Scobie y tantos otros ingenieros distinguidos que me acompañaron en estas labores.

Vénase los planos aprobados por Sir George Bruce y señor Cisneros, dos rollos marcados V.V.

De estos trabajos, me decía el señor Johnson, que fue uno de los que más se ocuparon en ellos, como jefe de la oficina de dibujo en Medellín, al tiempo de entregármelos:

“ Los planos que entrego á usted contienen, además de la línea, todos los datos topográficos, curvas de nivel (hasta doscientos pies de cada lado por lo menos), quebradas principales, propietarios, etc. Los perfiles son secciones completas de trabajo, y tienen además las obras de arte, puentes de hierro, y de toda la línea ; las secciones transversales contienen los cortes y terraplenes en distintos colores, y las áreas. Los libros de movimiento de tierra contienen las estaciones, áreas, áreas proporcionales, volúmenes, corrección prismoidal y para curvas, y los totales en yardas cúbicas. Para estos cálculos ha habido necesidad de arreglar cuadros especiales, trabajo demorado y laborioso. El señor Mackenzie remitió también las cantidades correspondientes á todas las obras de arte y puentes de hierro de la línea. Cópia de todos los planos, diseños, etc., han sido enviados continuamente á la oficina de Londres, desde Enero, cuando Mr. Ridley llevó los planos, perfiles, cálculos, etc., de la línea de Puerto Berrío á Pavas.

“ Puedo asegurar á usted, al mismo tiempo, *que esta es la primera vez que se ha obtenido un resultado completo en los trabajos técnicos de esta línea.* Los trabajos y consagración de los ingenieros ingleses, americanos y franceses que han intervenido en los trazos y estudios, no necesitan recomendación, porque ellos se recomiendan por sí mismos.”

El señor D. Luis G. Johnson, que expresa esos conceptos, es antioqueño, ingeniero de grandes conocimientos y de una laboriosidad y respeto

por su profesión, que lo honran altamente. Ha trabajado en el ferrocarril de Antioquia desde el tiempo del señor Cisneros, y conoce palmo á palmo la línea y los trabajos de la Casa. Si mi mediación no le fuera nociva á ese digno joven y buen amigo, yo me atrevería á recomendarlo ante quien corresponda como un ingeniero que construiría el ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín, según los planos y estudios complementarios que deja la Casa á quien represento, como pruebas en este juicio y á la disposición del Gobierno. Para Antioquia tiene que lucir un día no lejano en que el amor propio interesado de algunos audaces ceda el puesto á la razón prudente. Entonces los trabajos hechos bajo mi dirección en aquel Ferrocarril podrán ser utilizados científica y lealmente por Johnson ó por otro ingeniero también apto y honrado. Pasarán las supersticiones sembradas en aquella tierra por chapuceros que ni han construído jamás ni visto construir ni funcionar un ferrocarril de cremallera como el que nosotros trazámos, y entonces las palabras del señor Cisneros, en su informe sobre el sistema de Abt, tendrán su cumplimiento, si ha de haber un gobernante antioqueño que quiera ver hecho ese Ferrocarril :

Véase el folleto
citado, pág. 4.

“ Mis opiniones en la materia son de aquellas que para justificarse saben aguardar, pues yo tengo la convicción de que si el ferrocarril de Antioquia se construye durante la actual generación, es mediante el empleo de *sistemas extraordinarios*, y que si se requieren grandes túneles y largos desarrollos para reducir las rasan-

tes á lo que se exige en las *Especificaciones*, muy pocos de los que hoy viven verán concluído el Ferrocarril.”

El señor D. Abelardo Ramos, bien conocido y apreciado en el país como ingeniero y hombre honrado, actual Rector de la Escuela de Ingeniería, declaró ante vosotros así: “Tuve ocasión de ver los planos á que se refiere la pregunta, en la oficina del ingeniero señor Spencer en esta ciudad, así como los libros en que constan todas las cubicaciones para los movimientos de tierra que debían verificarse en toda la línea, *y me formé el concepto de que estos eran trabajos de primera clase en su género.*”

En fin, SEÑORES ARBITRADORES: uno de vosotros, que fue el ingeniero á quien el Gobierno de Antioquia encomendó la redacción y hechura de las *Especificaciones* conforme á las cuales había de hacerse el Ferrocarril; uno de vosotros, el señor Valcke, nos vio á la obra, visitó nuestras oficinas en varias ocasiones, y se impuso, con atención de perito en la materia, de esos trabajos. El mismo señor Torres Mariño (que consultaba al señor Valcke antes de tomar las determinaciones que tomó luégo); el mismo señor Torres debió de hallar muy buenos los trabajos nuestros, toda vez que manifestó siempre tanto anhelo por obtenerlos, y toda vez que mostró como Gerente del Ferrocarril, tal alborozo al comunicar á la Junta de que dependía, la nueva de que había suministrado á sus ingenieros un retal de nuestros perfiles que diz que le facilitó el señor Costobadie, Ingeniero Residente.

Y sin embargo, el mismo señor Torres, después de haber comenzado á firmar dibujos, diseños y certificados *como en barbecho*, según la frase del señor Cisneros ; ese señor, digo, levantó de repente el clamor, clamor que repercutió por todo Antioquia, de que nuestros planos eran copia servil de los del ingeniero americano señor Jones, que nos había precedido en el estudio de aquella vía, como á él lo habían precedido el señor Cisneros y otros.

Que nuestros planos fueran ó no fueran copia de los de Mr. Jones ó de otros ingenieros, no era cosa que les empeciera para el efecto de que se nos pagaran conforme á la tarifa aprobada en Londres, pues á nosotros no se nos exigía sólo trabajo original, sino que antes se nos dieron por el Gobierno, en cumplimiento de la cláusula II del contrato, *todos los trabajos*, técnicos y no técnicos, hechos hasta entonces en el Ferrocarril. Es claro que nuestros trabajos y los del señor Ingeniero americano habían de coincidir en algunas partes de la línea entre Pavas y Medellín, ya por la naturaleza misma de ellos, ya porque Mr. Jones acababa de “gastar catorce meses y cerca de \$ 100,000 en dinero trazando el Ferrocarril,” según el concepto de su ayudante el señor Fabriciano Botero ; y sería inconcebible que en todo ese tiempo, acompañado de otros ingenieros capaces, aquel señor no hubiera hecho en la línea nada que pudiera servir. Hoy, que por solicitud mía el Gobierno de Antioquia determinó al fin, no sin repulsa, enviar los trabajos de aquel ingeniero, la comparación de ellos con

Véase el libro
oficial Documentos, etc.
pág. 252.

los que yo he presentado es cosa que vosotros podéis practicar ó hacer practicar perfectamente.

Por fortuna, para verificar este cotejo hay una base que no podrá ser alterada por cualesquiera otros trabajos que envíe Su Señoría : esa base la encontraréis en el libro auténtico en que están los contratos sobre que vais á fallar, edición oficial del mismo Gobierno de Antioquia, página 172. El Gobierno quiso entonces que un ingeniero de “grandes cualidades de habilidad y experiencia en asuntos técnicos de ingeniería,” estudiará los trabajos del señor Jones, como en efecto los estudió. Esos trabajos comprendían :

Véase el libro oficial, Documentos relativos al ferrocarril de Antioquia, pág. 160.

“Un plano del terreno en dos hojas. Un perfil longitudinal en cinco secciones. Una serie de hojas de papel con diseños toscos, llenos, según se dice, de perfiles transversales. Veintidós libretas diversas.”

Eso era todo lo que en catorce meses y con no poco gasto habían hecho el señor Jones y sus compañeros. Como nosotros copiámos esos trabajos para enviarlos al Ingeniero Consultor como punto de comparación de los dos trazos y para que él y su colega los utilizaran también en lo que pudieran servir, allí he exhibido esa copia en el pequeño rollo que va marcado con la letra Z. La comparación, pues, de los dos trabajos, el de catorce y el de ocho meses, no es difícil.

Véase Cisneros, folleto citado. Torres se opuso á que se le enviaran esos planos al Agente Oficial.

A este propósito es bueno confrontar lo que los señores Torres y Botero, Gerente é Ingeniero

en Jefe del Ferrocarril, por la Ordenanza número 4 de 1893, respectivamente, decían á la Junta en informes escritos por ellos á poco de entrar en funciones y *teniendo en su poder todos los trabajos del Ingeniero americano*. Estos informes corren publicados en *El Ferrocarril de Antioquia* que está exhibido como prueba.

Véase el periódico *El Ferrocarril de Antioquia*, págs. 160 y 170.

Dice el señor Torres allí :

“ Al tratar de los planos olvidé decir que el de la línea de Puerto Berrío á Pavas *lo están levantando* los jóvenes y distinguidos ingenieros Antonio J. Duque y Arturo Acebedo.” Luego no había plano Jones ni aun entre Puerto Berrío y Pavas.

Dice el señor Botero :

“ Debo informar á la Junta que se carece de los planos y perfiles indispensables para llevar á cabo la obra del Ferrocarril, y es indispensable pensar en obtener esos datos técnicos antes de emprender todo trabajo de construcción.

“ Es bien sabido que Mr. Jones hizo un trazado, pero que dicho ingeniero fue despedido antes de dibujar los planos y perfiles. Por consiguiente, el resultado de aquellos trabajos está aguardando que se ponga sobre el papel y se estudie detenidamente. Para que estos trabajos sean completos, se necesita también todo lo relativo á secciones transversales, lo cual no se había hecho.

“ La Casa contratista hizo también estudios técnicos; pero nada, absolutamente nada, que yo sepa, le entregó al Gobierno.

“ Resulta, por consiguiente, que la empresa

carece hoy de todo dato técnico convenientemente arreglado para emprender los trabajos, y que todos sus esfuerzos deben contraerse en establecer un cuerpo de ingenieros al mando de un jefe de habilidades y experiencia reconocidas, *á hacer los planos y tomar en el campo los datos técnicos*, que son el fundamento de toda obra de ingeniería.”

¡ Conque, SEÑORES ARBITRADORES, ahí tenéis, exhibiéndose ellos mismos, los dos aprendices de ingeniería que calificaron nuestros trabajos de copia servil de los del señor Jones ! ¡ El uno con trató el plano de Puerto Berrío á Pavas con otros ingenieros bisoños, porque ese plano no existía entre los que le enviámos al Ingeniero americano ; y el otro reclama un cuerpo de ingenieros y un jefe de reconocida habilidad, para que se establezcan en la línea á hacer los planos y á tomar en el campo los datos técnicos, que son el fundamento de toda obra de ingeniería.... !

¿ En dónde estaban, pues, y en qué consistían esos famosos planos de Mr. Jones ? Si según los abogados del Gobierno hay que trazar sobre el terreno, levantar los planos del trazo, y luego construir lo trazado ; ¿ qué fue de todo eso lo que hizo el ingeniero americano en los catorce meses, para que nosotros se lo copiáramos ?

A este arruinado propósito de la copia de nuestros trabajos, es pertinente traer á vuestra vista la declaración de D. Tomás Herrán, actual Secretario de Instrucción Pública de Antioquia. Como el señor Torres Mariño en uno de sus informes (nada meditados ni congruentes entre sí

ni con la verdad) citara al señor Herrán como testigo de que los planos nuéstros eran copiados, llamé á declarar á este señor, quien certificó bajo juramento :

“ Habiendo comparado cuidadosamente uno de los libros de notas de campo de Mr. Jones que en la portada dice : *Antioquia Railroad. Location from Barbosa to la Quiebra*, etc., con un plano que fue presentado por Mr. Spencer, como trabajo original, al señor Torres Mariño, para que en vista de él se expidiera el correspondiente certificado, hallé *tan perfecta concordancia* entre las notas del libro de Mr. Jones y el plano en todas las mensuras, tanto angulares como lineales, así como el número y designación de las estaciones, que quedé plenamente convencido de que en el plano presentado en todo lo relativo á lineamiento, *no había trabajo técnico que no fuera de Mr. Jones*. El examen que hice se verificó en la oficina del señor Torres Mariño, y lo hice oficiosamente ”

El señor Herrán tal vez ignoraba, cuando declaró así, que hay en los documentos auténticos presentados por mí como pruebas, más de cuatro muy precisos que contradicen palmaria-mente su dicho. Tal vez el señor Herrán se ofusca, por no decir otra cosa. Veamos si nó. Dice que vio un plano de *Barbosa á la Quiebra* y que lo vio en casa del señor Torres. Para toda la parte del bajo Porçe que se avecina á la *Quiebra*, nuestro trazo era de cremallera, y el de Jones de adhesión, primera imposibilidad. Nunca jamás los planos generales y perfiles de la línea estu-

vieron en poder ni en la oficina de Torres. Entre esos documentos hay uno decisivo contra el señor Herrán, que me permito copiar aquí:

Véase Libro 1,
pág. 317.

“Muy claro es el motivo (dice Torres mismo) por el cual creo que por el trazado en el valle del Porce no se debe pagar sino la tercera parte (repudiación arbitraria) del precio de la tarifa. En ese trazado no siguió usted, como en otras partes, exacta y fielmente, la línea americana, sino que tuvo que hacerle algunas variaciones para ponerla de acuerdo con las especificaciones, pero siempre esa línea fue la base de la que usted trazó.”

Si no seguimos exactamente la línea americana, como lo dice el señor Torres; si teníamos que variar esa línea para acordarla con las especificaciones; si apenas aprovechamos la línea para pasar por ella, pues en ese estrecho tramo no podíamos ni debíamos hacer otra cosa, resulta que el señor Herrán no ha dicho la verdad, que sus recuerdos le han faltado, y, lo que yo me inclino á creer, que fue víctima de una mistificación del señor Torres para obtener éste un testigo con cuyo nombre hacer alarde.

Véase el libro
presentado,
Réplica al último
Informe
del Ingeniero
Oficial, pág. 17,
nota en que
Torres dice
que examinaba
con su colega
el Ingeniero
Residente los
planos de la
Casa que le
iban presentando
Y LOS
HALLABA
SATISFAC-
TORIOS.

El otro cargo que se atrevió á formular el señor Torres contra nuestros trabajos fue el de que presuponían el empleo de cremallera en tres cortos trayectos de la vía. Para esta parte, me permito repetir que cedo la palabra al señor Cisneros, en el folleto citado y presentado, y al señor Ramos en la declaración que ha rendido ante vosotros. También es de alta importancia en la cuestión, por la novedad y espacio con que trata

ese punto científico, el libro que os presento de la Sociedad de Ingenieros civiles de Londres. El mismo señor Torres confesó luégo, en *El Telegrama* citado, que él no era enemigo de las cremalleras, sino para que la Compañía las usara, porque así ganaba mucho, pero que la Junta de que á la sazón era Gerente podía usarlas como cosa buena (1).

Para terminar esta parte os llamo la aten-

(1) El señor Fernando Vélez presenta un alegato de bien probado en favor de las cremalleras, que le hacemos el honor de reproducírselo, por ser del señor Ingeniero D. M. H. Peña. Corre á las páginas CXXXVIII y CXXXIX, y dice:

“SEXTO. No puedo contestar categóricamente esta pregunta. En años pasados escribí sobre este asunto una tesis que está publicada en los *Anales de Ingeniería*, probando que el sistema de adhesión es eficaz hasta el 3 por 100 de pendiente longitudinal; que más allá de esa pendiente es preciso, para que haya eficacia en el servicio, emplear medios de tracción especiales, salvo casos especialísimos ó de muy cortas distancias ó muy poca carga conducida. Que conviniendo emplear la cremallera ABT en fuertes pendientes, digamos del 6 por 100 para adelante, toda pendiente comprendida entre el 3 y el 6 por 100, debiera desecharse cuando la topografía especial de la localidad lo permitiera; pero hay que tener presente que la pendiente no se fija de antemano en un proyecto: ella surge principalmente del terreno que se examina; y depende, además, como factor principal de la carga que haya de conducir, de la velocidad que se imponga, y, por último, del sistema de tracción que se emplee. No puede decirse, por tanto, como principio general, que un sistema de cremallera sea inferior en todo y por todo, al de adhesión sola; puede ser ineficaz la tracción por adhesión en una pendiente muy larga del 4 por 100, y ser eficaz la cremallera al 8, digamos, en ese mismo terreno para arrastrar cierta carga. Sería menester que se hubiera hecho el estudio de cremallera ABT para compararlo, en esa localidad, con el de adhesión, y poder afirmar, en vista de los proyectos, cuál era el inferior. Tampoco se puede decir que el de cremallera sea más inseguro: el sistema ABT da completa seguridad; á lo menos es preferible, bajo este aspecto, al descenso en largas distancias al 4 por 100. En cuanto á la eficacia de conducir más ó menos carga, el uno que el otro, ya tengo dicho que del 3 por 100 para adelante es más eficaz la cremallera. También el costo de construcción puede ser mayor ó menor uno que otro en distancia determinada, ó digamos más bien entre dos puntos dados; nada se puede asegurar sin un proyecto estudiado. Por todo lo cual vuelvo á repetir que no puede decirse de un modo absoluto que la tracción con ruedas dentadas sea inferior á la de adhesión.”

El trazo Jones es de 4 por 100 en casi toda la línea, por lo cual un distinguido ingeniero lo llamó “las escalas de Jacob.”

ción á las cuentas de la Casa, á la aprobación de nuestros trabajos por los Directores técnicos de la obra y á los trabajos mismos, que están exhibidos como prueba. También debo recordaros que, como lo dice el señor Johnson, desde el 26 de Enero comenzámos á enviar planos á Londres, y que la falta de Agente Oficial hasta fines de Septiembre retrasó en cuatro meses, lo menos, el regreso de esos trabajos para entonces, y sólo entonces, poder comenzar á ejecutarlos con entereza. A este respecto debo citar las palabras del señor Torres, tan autorizadas en lo que pueda favorecer á los contratistas. Así dice dicho señor en su Contrarréplica :

“Si se tiene en cuenta (para disculpar la falta de Agente Oficial) que el artículo 4.º, capítulo 1.º, título 1.º de las *Especificaciones* da al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial tres meses para el estudio de los planos, resultará que para los de la línea de Puerto Berrío á Pavas *dicho plazo no terminó sino el 31 de Octubre último*, cuando ya por ambas partes se había terminado el contrato.”

Refutación p.
gina 16.

Según este concepto, que lo reproduce el Gobierno en la *Refutación* y lo adopto yo, jamás estuvo en mora la Casa respecto á la construcción del Ferrocarril, y sin duda por eso no se le ha hecho cargo en cuanto á ese capítulo.

Respecto á los trabajos de reconstrucción, que emprendimos para complacer al Gobierno y satisfacer la expectativa pública, si bien á ello no estábamos obligados mientras nuestros planos no vinieran aprobados, fueron detenidos en su des-

Véanse las declaraciones de los señores Eugenio Montoya y Aristides Giraldo.

arrollo por el Ingeniero Oficial, señor Torres, y aun por el Gobierno mismo, el cual declaró, en conferencia conmigo, que debía limitarme á cortar traviesas hasta que vinieran de Londres aprobados los planos. Como yo tenía desocupado ya un numeroso tren de ingenieros, y en las ocho primeras millas de la vía, que son planas y casi rectas, el trabajo consistía apenas en levantar la línea, desde tres hasta siete pies, y balastarla convenientemente, mientras venían los más costosos y difíciles puentes de hierro de la línea, que debían ser colocados en aquellos cenagosos zanjones ; y como nuestros planos tardaban y no había esperanza de que el señor Cisneros fuera á ocupar su puesto, solicité permiso del Ingeniero Oficial y del Residente para continuar trabajos de aquella naturaleza en la referida sección de la vía. (Fecha 14 de Junio).

Véase Libro I,
págs. 322 y 343;
Libro 3. pág.
152.

Véase Libro I,
págs. 360 y 327A

Véanse los planos y perfiles
cerca de Puerto
Berrío.

Véase Libro I,
pág. 360.

Ellos contestaron : “ Mientras los planos de la sección entre Puerto Berrío y Pavas no sean aprobados por el Ingeniero Consultor y por el Agente Oficial, *no consideramos conveniente empezar trabajos en tal sección.*”

Todavía el 23 de Octubre, á la llegada del plano deseado, volví á dirigirme á los mismos empleados en solicitud de su concurso para emprender trabajos. El señor Ingeniero Residente, W. P. Costobadie, me respondió con buena voluntad :

Véase Libro I,
págs. 322 y 345;
también Libro
III pág. 152.

“ Estoy pronto á medir y á pagar á los precios de la tarifa que tengo en mi poder, firmada por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, todo trabajo que usted mande ejecutar de acuerdo con el contrato de especificaciones.”

El señor Torres, al contrario, me respondió :
“ *Que consultaría el punto con el Gobierno.*” Al
cabo de muchos días, el 3 de Noviembre (porque
le reclamé el 30 de Octubre), me transcribió el
señor Torres la negativa del Gobierno del Depar-
tamento, que dice :

“ Habiéndose declarado por parte del De-
partamento que se suspendía el cumplimiento
de sus obligaciones en lo relativo á contratos
sobre el Ferrocarril, es claro que quedan sus-
pendidas también las funciones de los emplea-
dos creados por los mismos contratos ; en conse-
cuencia usted no puede convenir *en que con los
planos de la línea de Puerto Berrío á Pavas, se
emprendan trabajos, ni puede estar dispuesto á
pagar por ellos precio alguno*; en una palabra,
*usted ha dejado de ejercer su cargo, lo mismo que
los demás empleados.*”

Véase Libro I,
pág. 321.

Imposible fue, pues, para los contratistas
ejecutar obra alguna de construcción ó recons-
trucción (y sin embargo, ejecutaron algunas de
importancia), dada la falta de voluntad del Go-
bierno y sus empleados. Lo que sí no me es im-
posible es haceros notar las contradicciones del
Gobierno mismo al tratar de cohonestar sus pro-
cederes. Ya veis que el Secretario de Hacienda
hizo cesar al Ingeniero Oficial y á todos los de-
más empleados del Ferrocarril; ved ahora al
autor de la *Refutación* oficial, lo que dice á la
página XL1 de ella :

“En el período
de estableci-
miento, si bien
no pueden
mostrar (los
contratistas),
grandes obras
ejecutadas, los
trabajos he-
chos sí son
esenciales al
buen éxito de
la obra, y de
mayor impor-
tancia de lo
que cualquier
lego pueda
pensar.” Carta
de Cisneros al
Gobierno de
Antioquia, 2
de Mayo 1893;
presentada
por el señor F.
Vélez, legajo
8.º

“ Aquí se nos ocurre una observación de
peso. Si, como lo ha dicho el señor Spencer, sus
comitentes estaban cumpliendo los contratos

hasta con exceso ; si tenían empeño en cumplirlos, ¿la Declaración de 19 de Octubre les impedía seguir cumpliéndolos ? ”

A vuestra consideración queda, SEÑORES ARBITRADORES, calificar si era posible, después de la interpretación que por este oficio y otros de la misma estofa dio el Gobierno á su Declaración ; si era posible, digo, seguir por nuestra parte cumpliendo los contratos.... ¡ Es que hay veces en que la suficiencia ciega y la mala fe aturde : entonces sucede que lo que se quiso decir como un donaire enderezado al que se cree perdido, se vuelve, como la escupa que se tira al cielo, á la cara del agudo perorador que olvida lo que antes que él dijeron en la misma cátedra !

Como esta grande y principal obligación de los contratistas no ha podido hallar el Gobierno manera de mostrarla en descubierto, ningún cargo ha formulado por ella, fuera de los infundados reparos del señor Ingeniero Oficial. Nada, pues, tengo que agregar á este respecto, sino es que en la escritura de fianza citada en el compromiso constan los materiales introducidos por la Casa para el ferrocarril de Antioquia. El detalle de ellos lo hallaréis en las facturas originales que á solicitud mía vinieron al proceso remitidos por el Ministerio de Hacienda.

Véase Libro I,
pág. 321.

Al cerrar este capítulo debo decir que, teniendo ya concluídos para Octubre todos los trabajos técnicos, á pesar de que el señor Torres quiso también prohibirme esos trabajos mientras no se consiguiera el empréstito ; teniendo como teníamos fondos en caja, pues todas y cada una

de las letras que yo vendí en Medellín, correo por correo, eran cubiertas en Londres, por la Casa, á su preciso vencimiento; sobrando dinero en poder de los Depositarios, aplicable á la obra, si hubiéramos contado con el concurso de empleados leales, ó el Gobierno se hubiera sobrepuesto á ellos y á sus torcidos fines, el ferrocarril de Antioquia sería hoy una realidad. Tres años no habrían transcurrido sin que tocara en Barbosa, á las puertas de Medellín; pero el Gobierno estaba en planes de reforma de los contratos, para cuando el señor Cisneros fuera á Londres, y ya la Resolución de 19 de Octubre germinaba en la mente de sus autores (1).

Véase la declaración de Abraham García.

(1) El doctor Vélez presenta, como prueba de bulto de que el Ferrocarril no podría hacerse en cuatro años y seis meses, una carta del señor M. H. Peña, ingeniero distinguido, en que este señor, después de afirmar que “apenas conoce muy de paso la localidad en que debiera hacerse el Ferrocarril,” forja unos cálculos de movimiento de tierra, roca, etc., que suben á *más de 14.600,000 yardas cúbicas, para el solo trayecto de Medellín á Pavas!* Conforme á los presupuestos de la Casa, formados sobre el terreno, después del estudio concienzudo de los planos, perfiles, etc., llegámos nosotros á estos resultados exactos, que excluyen toda fantasía en el asunto. Hélos aquí:

1.º Cortes en tierra blanda (yardas cúbicas).....	771,673
2.º Id. en roca.....	411,764
3.º Id. laterales en tierra.....	335,536
4.º Terraplenes hechos con roca cercana.....	9,802
5.º Id. id. con roca lejana.....	49,876
6.º Id. de piedra bien puesta (enrocamento)	128,461
7.º Id. con piedra lejana.....	97,881

Total..... 1.804,993

Para que se juzgue de la exactitud aproximativa de la estimación de ganancias de la Casa, punto en que también se ocupó el doctor Vélez en su alegato, y en que también le dio opinión el señor Peña, véase la siguiente comparación de precios, entre Cisneros, Jones y la Casa, conforme al presupuesto presentado, y por yarda cúbica:

	Cisneros.	Jones.	La Casa.
Cortes en tierra blanda.	\$ 0.50 (oro),	\$ 0.30 (m. ^a n. ^o),	2 chelines.
Cortes en roca	1.00 id.	1.00 id.	5 id.

Los otros trabajos están calculados en la misma proporción. Hay, pues, mucha diferencia de lo vivo á lo pintado; cosa que se disculpa naturalmente, pues el señor Peña no pudo asentar en

b) Antes de ocuparme en la para el Gobierno y sus abogados principal obligación de los contratistas, suministrar fondos para el Ferrocarril, hablaré de la obligación accesoria contraída por ellos, consistente en garantizar con una pena de £ 10,000 el cumplimiento, por parte de ellos, de la cláusula XVIII del contrato principal.

Téngase presente al considerar este punto relativo á la caución, que fue cosa claramente estipulada en el artículo 2.º del contrato número 81 de 1892, que no por el pago de la pena se entendía extinguida la obligación primordial. mas antes bien, que no embargante ese pago, siempre serían obligados los contratistas, de acuerdo con la ley civil de Colombia, á construir el Ferrocarril, á cumplir su obligación primordial.

Conforme al mismo artículo tocaba calificar la fianza ó garantía ó multa que habían de otorgar los contratistas en Londres, á nuestro Ministro en aquella Corte, que á la sazón lo era el señor doctor Felipe Angulo; y como á satisfacción de este funcionario diplomático se otorgó la caución, cualquier cosa que en contra haya alegado ó alegue el Gobierno, carece de valor. El Ministro señor Angulo, previa consulta de un abogado competente, estimó que lo mejor para garantía del Departamento, era hacer otorgar á los contratistas un pagaré por las £ 10,000 en favor

nada sus cálculos. Si hubiera tenido los fundamentos sólidos y seguros de los ingenieros de la Casa, ya hubiera comprendido el señor Peña que con los recursos del país, con unos 1,500 obreros, se acaba el ferrocarril de Antioquia en menos de tres años. ¡Cuánto mal no le hubiera evitado á Antioquia y á la República el señor Peña si hubiera ido á desempeñar el empleo de Ingeniero Oficial!

de Antioquia y que vencía al ser notificados los Depositarios de él, señores Schloss Brothers. de la sentencia arbitral que condenara á los contratistas. El honorable Tribunal á quien me dirijo sí puede calificar la fuerza y eficacia de ese compromiso, que para otros no ha tenido valor ninguno. En el momento en que os hablo, SEÑORES ARBITRADORES, todavía la Casa carece del valor de ese depósito, pues los señores Schloss Brothers, aunque saben perfectamente lo que ha ocurrido con respecto á los contratos, aguardan vuestro fallo para hacerlo efectivo en favor de Antioquia ó para cancelarlo. Esa es la razón de la primera parte de la cláusula *E* del compromiso arbitral.

Véase Libro V,
pág. 126 hasta
129.

Oportunamente solicité, por vuestro conducto, certificado legal del señor Secretario de la Corte Suprema de Justicia, acerca de si el doctor Angulo había presentado como suyo el cuaderno intitulado *Aclaraciones del Ministro de Colombia en Inglaterra, F. Angulo*, y el señor Secretario certificó que sí.

De tal cuaderno, páginas 26 y 27, son estas palabras, que no pueden ser más absolutas :

Véase el certificado del Dr. Rosas, secretario de la Corte Suprema.

“No hay ley ni decreto ejecutivo que imponga á los Ministros Plenipotenciarios la atribución de exigir fianzas como las de que tratan los contratos de Antioquia y Santander, y yo ignoraba que en estos se me iban á señalar funciones táles, pues debe tenerse en cuenta que fueron creadas con mucha posterioridad al convenio de 8 de Junio. En mi mano estaba limitar las fianzas á una mera formalidad, ó rodearlas

de toda clase de garantías. Con que se extendieran á favor del Gobierno directamente,—y no se me había ordenado cosa distinta,—podía decir que había cumplido, y lavarme las manos como Pilatos. Pero no procedí de ese modo : consulté á un abogado, quien me hizo saber que una fianza otorgada así sería irrisoria, pues según la legislación inglesa, no pueden establecer allí juicios ejecutivos las entidades que á su vez no están sujetas á ellos, y no siendo un soberano extranjero justiciable ante los Tribunales ingleses, no puede tampoco demandar á nadie.

“ La fianza por £ 10,000 relativa al ferrocarril de Antioquia, fue otorgada á favor de los señores Schloss Brothers, que sí podían entablar ejecuciones en caso necesario, y se extendió en términos tales, *que su efectividad no ofrecería dificultad ninguna.*”

Que la fianza demorara cerca de dos meses para otorgarse, porque el plazo de cuatro meses concedido para ello era *muy preciso*, es argumento que no vale ante la palabra del Ministro. Era á su satisfacción como debía darse la garantía, y á su satisfacción se dio. La demora provendría del Ministro mismo, tal vez ausente, ó de la sola voluntad del Ministro, quien, teniendo en cuenta que los Gobiernos estaban en mora sobre tantos puntos importantes del contrato, no tuvo á bien exigir más antes aquella caución y se purgó la mora en todo caso (1).

(1)

“ Señor Gobernador:

“ Londres, Septiembre 26 de 1893.

“ Adjunto encontrará Su Señoría un ejemplar original del documento de fianza otorgado por los señores Punchard. Mc. Taggart, Lowther & C.º en cumplimiento del artículo 2.º del contrato suplementario para la construcción del ferrocarril de

c) La obligación de suministrar fondos para la construcción del Ferrocarril, que consta con toda claridad en la cláusula VIII del contrato del empréstito, fue de todas las obligaciones de la Casa la que primero se comenzó á cumplir y se llenó hasta última hora. Teniendo yo fondos de los contratistas en caja, todos los días y á toda hora, desde que llegamos á Medellín; girando constantemente letras contra la Casa de Londres, letras que vendía en Medellín sin secreto ni reserva; estando el dinero de los Depositarios presupuesto al pago de los certificados por obra hecha y materiales suministrados, y habiendo dinero sobrante en caja de esos señores, supuesto que el dinero que faltó en todo el primer semestre, por el modo irregular como fueron emitidas las libranzas, comenzó á entrarles en Septiembre, os preguntaréis vosotros, y se preguntará todo hombre sensato que conozca la marcha de este negocio, ¿cómo pudo el Gobierno fundar cargo alguno contra los contratistas por este motivo, y aun lanzarse á los azares de su Resolución de 19 de Octubre?

Véase contrato principal artículo xix, xv, xix y xxvii; contrato núm. 2 de 1893, artículo v; contrato núm. 6 de 1893, artículo III.

En *El Espectador* de Medellín se publicó una lista de comerciantes que compraron letras á la Casa, letras que se cubrieron puntualmente.

Ya os lo he dicho, SEÑORES ARBITRADORES : se

Antioquia. La nota promisoría (pagaré) á que en el expresado documento se hace referencia, y que según la legislación inglesa da todas las garantías apetecibles, queda en poder de los señores Schloss Brothers.

“Debo hacer presente á Su Señoría que para el otorgamiento del citado documento fue consultado el señor doctor D. Felipe Zapata, y que habiendo pedido á dicho señor la cuenta de sus servicios profesionales manifestó que había prestado éstos gratuitamente en servicio del país.

“De Su Señoría muy atento seguro servidor,

“ F. ANGULO.

“ Señor doctor D. Abraham García, Gobernador del departamento de Antioquia, Medellín.”

(Esta prueba fue presentada por el señor doctor F. Vélez).

necesitaba un pretexto, y para poder deslumbrar á la opinión pública había necesidad de ocurrir á algo que fuera de bulto, de mucho bulto, para que opacara la ofuscadora claridad de los contratos. El empréstito extranjero había sonado con insistencia en los prolegómenos de la negociación y se consignó en los contratos como una autorización y obligación de la Casa, como un poder que se le daba para que lo emitiera ó lo hiciera cuando lo juzgara conveniente, dentro de los cuatro años marcados en el contrato principal. Pero muy pocos se fijaron en los términos precisos de los contratos á este respecto y en lo indispensables que eran las garantías de esa operación. El empréstito inmediato, inminente, fue entonces el delenda de la prensa y de los enemigos de la negociación. En vano fue decirles que no había trabajos por falta de planos aprobados y por culpa del Ingeniero Oficial; que los bonos nacionales no se habían emitido y las libranzas antioqueñas no vencían en más de las dos terceras partes hasta Diciembre de 1893 ó más bien en Enero de 1894; que yo estaba gastando dinero de la Casa desde Octubre de 1892 en trabajos del Ferrocarril; todo fue en vano, y en la falta de empréstito fundó su declaración el señor Gobernador el 19 de Octubre, cuando, según el señor Torres, hasta el 31 de ese mes tenían de plazo el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial para revisar los primeros planos enviados por nosotros!

Si el Gobierno pudiera exhibir un solo documento, una sola línea ó palabra de los contra-

tistas en que le dijeran, contra lo preceptuado en la cláusula VIII citada :

“ No hay fondos ; alegamos falta de fondos para cumplir nuestro compromiso,” entonces sí hubiera podido apelar el Gobierno de Antioquia á los Arbitradores, hacerse dar justicia, cobrar la multa de £ 10,000 y obligar por añadidura á la Casa á cumplir el contrato ó á indemnizar perjuicios al Departamento. Pero lejos de eso, en más de una vez se le dijo y se le repitió : “ Sobran fondos, pero faltan planos aprobados y faltan sus empleados, y faltan sus garantías, y faltan las garantías del Gobierno Nacional.”

¿Y será verdad que todos á una querían empréstito y que el no conseguirlo fue la causa real del fracaso de los contratos ? Ya es imposible pensar que ninguno de vosotros lo crea así, SEÑORES ARBITRADORES, después del concienzudo estudio que vais haciendo de este proceso.

Os dije en otra parte de este escrito que los contratistas se reservaron la facultad de decidir ellos á su arbitrio, cuándo era oportuno lanzar el empréstito, pues esa no es una operación de poca monta. “ En todo tiempo puede descontarse un pagaré de mil ó más pesos,” le replicaba el señor Barrientos, comisionado, á la Junta Consultora, “ venderse una partida de ganado, comprarse en Europa ó venderse en Medellín una factura de zarazas ó de quincallería ; pero la emisión de un empréstito por 500,000 libras esterlinas, es decir, el hecho de pedirle al público que dé su dinero prestado, exige cierto trabajo preparatorio y el que se aprovechen momentos

Véase contrato núm. 82, artículo IV; contrato núm. 6. de 1893, artículo VI.

y circunstancias oportunas; esto es obvio. Y esta oportunidad no puede fijarse desde ahora. A lo que sí se comprometen los contratistas, en cambio de las condiciones ya expresadas (todas las obligaciones no cumplidas del Gobierno), y de la autorización para emitir el empréstito, es *á hacerlo efectivo y á entregar la obra terminada dentro de cuatro años.*”

De los muy contados que veían con claridad en esta materia, tanto por su rectitud y clara inteligencia de los negocios, como porque no tenía ningún interés fincado en ver al revés, fue el Gobernador García, que celebró los contratos y estuvo en la Gobernación hasta Septiembre de 1893. Tomo de su declaración, rendida ante vosotros, este paso deslumbrador :

“ Que cree recordar que no les hizo excitación ninguna (á los contratistas para que emitieran el empréstito), pues recuerda muy bien *que deseaba que no se hiciera la emisión del empréstito mientras el señor Cisneros no estuviera en Londres*, y porque además, tal emisión, en concepto del testigo, convenía que no se hiciera, principalmente hasta que dicho señor Cisneros, con autorizaciones privadas del testigo, no consiguiera de los contratistas la modificación de los contratos en el sentido de variar el sistema de polines ó traviesas, y el establecimiento de cremalleras en lugar de túneles, modificaciones que exigían virtualmente el aplazamiento de los trabajos de construcción *y constituían la ninguna importancia de una emisión del empréstito en aquella época*; con tanto ma-

por razón que entonces la crisis monetaria, como consecuencia de la depreciación de la plata y la quiebra de algunas Casas comerciales de la Gran Bretaña y la Argentina, hacían difícil, si no imposible, el éxito de cualquiera emisión pública; y cuando no había necesidad de que el Departamento cargara con un interés fuerte, si se hacía la emisión, *toda vez que conforme á los contratos la Casa de Punchard & C.^o podía disponer del medio millón de pesos depositados en Medellín y de la parte proporcional de los \$ 7.500,000 en bonos contra las Aduanas depositados en el Banco Nacional, para hacer los gastos de todo trabajo hecho ó material introducido, según lo rezaban los dichos contratos* " (1).

(1) Durante todo el tiempo que rigieron los contratos se aplicaron al pago de certificados, conforme á estipulaciones expresas, el auxilio nacional y las libranzas antioqueñas. Mientras se verificaba la primera emisión del empréstito, esa aplicación había de servir, junto con los fondos que suministraba la Casa, para hacer adelantar la obra y prepararle al empréstito un prospecto seguro y halagüeño. Todo el mundo, el Gobierno Nacional, el Gobierno antioqueño, los señores Depositarios, el mismo señor Torres Mariño, el mismo Gobernador Vásquez y sus Secretarios, que mandaron pagar certificados con los susodichos fondos; todo el mundo, repito, estaba de acuerdo en que el depósito se destinaba á todo gasto mientras no hubiera empréstito, y al haber empréstito el excedente serviría para aquello; y como toda suma que el Gobierno Nacional y el de Antioquia anticiparan en esa forma *debía rebajarse del precio de la obra*, en realidad era indiferente que los depósitos se destinaran á intereses ó á obra hecha: las obligaciones de los Gobiernos no aumentaban un ápice en ningún caso.

Fue después de que el señor Vásquez echó por el atajo cuando han pretendido los abogados de los Gobiernos, que sólo por excepción se podía emplear el dinero depositado en pagar parte del precio de la obra. La manera como las partes entendieron el contrato y lo ejecutaron (art. 1622, C. C.), la declaración del señor García y el texto claro de los contratos, proclaman lo extemporánea y débil de la alegación oficial. Para mayor abundamiento reproducimos aquí un paso de carta del doctor Felipe Zapata, que explica completamente el mecanismo de los contratos, y los presenta con la misma faz con que nosotros los explicamos en el estudio económico del empréstito. Sea el caso de repetir que los que no

Esta declaración no necesita comentarios; lo que necesita es que se la refuerce con otras opiniones igualmente elevadas y de personas igualmente adversas á los contratistas.

Como en *El Ferrocarril de Antioquia*, número 12, fecha 2 de Noviembre de 1893, se publicara un telegrama del Excelentísimo Señor Rafael Núñez, Presidente titular de Colombia, que á la letra dice :

“Cartagena, Octubre 23 de 1893.

“Señor Gobernador.—Medellín.

“*Porvenir* de ayer publica anónimas apreciaciones de carta de Medellín adversas á infausto contrato, y agrega que la rescisión habrá de *imponerse*;”

Como este telegrama fue puesto cuando el señor Núñez no sabía aún la Resolución de 19 de Octubre, que no se le comunicó sino el 26 del mismo mes; y como eso de que el señor Núñez,

entendieron los contratos no han debido echarse sobre ellos: si la ignorancia invencible excusa de pecado, también debe servir de freno.

El doctor Zapata dice así en carta de 7 de Abril al señor Cisneros:

“Creo que el precio de £ 1.250,000 se fijaría en consideración á que los contratistas se comprometieron á suministrar por sí mismos en oportunidad, ó á obtener por empréstito, el dinero necesario. Mientras llega la oportunidad, ellos pueden invertir en la construcción las £ 87,000 depositadas en Medellín por el Gobierno Nacional y el de Antioquia. Con £ 87,000, que para el efecto de pagar trabajos y contratos representan en Colombia \$ 870,000 anuales, se puede avanzar mucho en dos años, si el dinero se gasta con economía y buen orden. Ahora bien: si la obra avanza con la inversión de £ 174,000, la consecución del empréstito, dentro de unos dos años, no será cosa difícil, y la construcción del Ferrocarril quedará asegurada; mas para que esto suceda, es preciso que mientras los gastos se estén haciendo con el dinero depositado en Medellín, los certificados representen estrictamente el valor de las obras ejecutadas.”

(Esta carta fue presentada como prueba por el señor Vélez, quien la citó, truncándola, en su alegato).

omnímmodo en el país, azuzara así al señor Vásquez contra los contratos que antes había puesto por las nubes, después de sus conferencias largas con el señor Pérez Triana ; como eso me pareció digno de estudiarse, aguardé *El Porvenir*, y vi en él las opiniones adversas al infausto contrato, opiniones que hoy reproduzco como más y que son del actual Gobernador de Antioquia, doctor Julián Cock Bayer. Decía este señor á su correspondal distinguidísimo de Cartagena, con fecha 4 de Octubre, cuando D. Miguel Vásquez se preparaba á descargar sobre los contratos el peso de su autoridad :

Véase la *Resolución*, pág. 21

“ El Gobierno por ahora no se ocupa en otro asunto sino del Ferrocarril. Todos aquí, con raras excepciones, opinan por la rescisión del contrato, que en realidad fue muy mal hecho. *Los contratistas no quedaron comprometidos á conseguir el empréstito, y sin éste no se puede construir el Ferrocarril en diez años.*”

No fue mal hecho; pasarán muchos años sin que el país celebre otros siquiera iguales á éstos.

Llamado á declarar sobre la paternidad de esa carta, certicó así el señor Cock Bayer :

Véase la declaración del señor Cock Bayer.

“ Si mi memoria no me engaña yo fui quien escribió la carta á que se refiere el telegrama y me ratifico en esos conceptos.”

El actual Gobernador de Antioquia era á la sazón Magistrado del Tribunal y es un jurisconsulto de nota, que había estudiado los contratos y aun dado al Gobernador la muy favorable opinión acerca de ellos, que consta en el libro auténtico, páginas 28, 29 y 30.

Como el señor Núñez decía que la rescisión había de imponerse, y el señor Cock le de-

cía á él en su carta que todos en Antioquia opinaban por ella, veamos qué cosa sea ese fenómeno jurídico :

“ *Rescisión*. La invalidación de algún acto ó contrato *declarada por el Juez* en virtud de algún vicio de nulidad relativa.”

Véase *Rescisión*. Dic. razonado, pág. 521.

Sin duda los señores Núñez y Cock pensaban que el señor Vásquez ocurriría á los arbitrajes, jueces del contrato, á que resolvieran si era el caso de nulidad relativa de ellos ; pero él prefirió convertirse de una plumada en Poder Judicial, porque, como dice el autor de la *Refutación* á la página xxxiv, “ una de esas dos cosas tenía que *pedirla* á los jueces, y mientras se fallaba debían seguirse cumpliendo las obligaciones que al Departamento le imponían los contratos” ¡Y era mejor hacerse justicia con su propia mano llevándose las leyes por delante !

Llamado á declarar el señor D. Luis Mejía Alvarez, Secretario de Hacienda que autorizó la Resolución de 19 de Octubre, cuyo fundamento fue la no consecución inmediata del empréstito, dijo á la pregunta 14.ª:

“ Que el testigo no ha visto en los contratos (sobre Ferrocarril) cláusula alguna en que se les fije á los contratistas época ó plazo preciso para la emisión del empréstito.”

Como de lo que se trata en este punto es de saber si la Casa cumplió su obligación de suministrar fondos (lo que tengo comprobado en los autos, y por lo cual no se le ha formado acusación, puesto que siempre hubo dinero disponible) ; lo que respecta al empréstito es á la parte

contraria á quien le toca comprobarlo, es decir : negando yo, como niego rotundamente, que ese contrato fuera otra cosa que un poder y convenio para obtener dinero en mutuo, *pero sin plazo fijo para cumplir la obligación en cuatro años*, que pruebe la parte contraria que hubo plazo fijo; que ese plazo se venció y la Casa no satisfizo el compromiso; ó que pruebe que ese empréstito no podía hacerse sino dentro de cierto tiempo y la Casa lo dejó pasar sin conseguirlo, ó que el dinero que la Casa suministraba no era dinero. Esos son los dos casos de mora que el Gobierno ha alegado, pues él nunca ha pretendido haber hecho requerimiento judicial á la Casa para que entregara el empréstito ; por el contrario, ya se vio que el Gobernador García ni la excitó á ello, puesto que él, hasta Septiembre que dejó el Gobierno, no quería un empréstito que hubiera sido perjudicial á Antioquia.

Para saber cómo ha de interpretarse el artículo 1608 del Código Civil, que contra la Casa han alegado el Gobierno y sus abogados, veamos otra vez al actual Gobernador, señor Cock Bayer y á sus dos honorables colegas, doctores García y Alviar, que, como Magistrados del Tribunal de Antioquia, decidieron una humilde querrela de valor de \$ 300, pero en la cual aplicaron, con la rectitud que ellos saben, las leyes de Colombia sobre la materia que se trata.

Un individuo contrató con otro, que éste le moliera á aquél la caña de un cañaveral. Comenzada la faena, el dueño del molino, por cualesquiera razones ó por mala fe, se negó á seguir

cumpliendo el contrato. El dueño de la caña lo demandó ante el juez, y el juez condenó al del molino á que pagara perjuicios. Apeló el demandado, y el Tribunal revocó la sentencia el día 17 de Noviembre de 1893, cerca de dos meses después que el señor Cock había escrito su carta al doctor Núñez, y un mes escaso después de que el señor Gobernador dictó su Resolución en que declaraba á la Casa en mora absoluta y definitiva. Por eso escogí este caso entre mil decisiones de los Tribunales, que pudiera citar.

¿Con qué razones el doctor Cock y sus colegas revocaron la sentencia? Con dos razones poderosas: primera, que para moler la caña no se fijó con precisión el plazo, y por consiguiente el molinero no estuvo en mora jamás por el caso primero del artículo 1608; y segunda, que lo de moler la caña no era una de esas obligaciones que no puedan ser cumplidas sino dentro de cierto tiempo, y el molinero no la hubiera molido dentro de ese lapso fatal; es decir, que los señores Magistrados, como si el Gobernador les hubiera llevado á su fallo la Resolución de 19 de Octubre, le dicen allí, en ese ejemplo modestísimo:

—¿Qué plazo fijó usted para la emisión del empréstito?

—Ninguno; estipulé que *oportunamente* y para construir el Ferrocarril tenían los contratistas cuatro años y seis meses de plazo, y estaban suministrando fondos; pero mis abogados me dijeron que eso de emitir el empréstito supradicho era una obligación de los contratistas *anterior ó coetánea* al comienzo de los trabajos en

la obra, y que como ese comienzo (1.º de Enero) ya había pasado, estaban en mora *ab initio* en el 2.º caso del artículo 1608 del Código Civil.

—Pues le dijeron muy mal, porque un empréstito puede lanzarse cuando se quiera, y antes bien es operación que demanda libertad de acción en el tiempo, para no exponerla á un fracaso: esa es obligación que nadie se echa encima para dentro de cierto angustiado tiempo; oiga usted lo que nosotros hemos sentado siempre como doctrina correcta en el particular:

“No pidió Correa (el demandante, dueño del cañaveral) el cumplimiento ni la resolución del contrato, ni pudo hacer esto *porque él mismo dio por resuelta la convención, puesto que contrató con otro la ejecución del hecho*. (Como el Gobierno del señor Vásquez optó por la resolución de los contratos, los dio por resueltos, y contrató con otro, Ordenanza número 4, la ejecución del Ferrocarril). Ni ha podido pedir la indemnización de perjuicios como en el caso de estar Díez (el molinero) constituido en mora, *porque no se ha probado que lo esté*.

“El primer caso (del artículo 1608) no ocurre: *no se señaló término para cumplir la obligación*.

“El segundo tampoco, porque no aparece que el servicio no haya podido prestarse sino dentro de señalado tiempo, y el deudor lo hubiera dejado pasar sin prestar el servicio, como por ejemplo si alguien se hubiera comprometido á ejecutar cierta obra para presentarla en la Exposición de Chicago y pasara el tiempo que ra-

Véase la *Crónica Judicial* de Medellín, págs. 2.286 á 2.288 núm. 293.

zonablemente se necesitara para transportarla antes del mes de Octubre de este año, y no hubiera concluído esa obra.

“Naturalmente, la molienda ha debido hacerse por Díez antes de que las cañas se pasaran ó perdieran ; mas para saberse cuánto tiempo se necesitaba para esto, *debería haberse establecido claramente esta circunstancia, y no se ha hecho.*”

Si se quería empréstito para un día fijo, ha debido fijarse ese día ; y como los empréstitos no se pasan como las cañas, en todos los cuatro años de plazo para la obligación principal ha podido cumplirse esa obligación secundaria ; pero aun concediendo que los empréstitos se pasaran como la caña dulce, en ese caso también, como dice el Tribunal, “debería haberse establecido claramente esta circunstancia, y no se hizo así.”

Para más extensión y profundidad en esta cuestión me refiero al *Concepto emitido por Nicolás Esquerro, etc.,*” que en un folleto de 81 páginas os presento como complemento de este alegato. De las páginas 45 á 64 está tratada magistralmente allí la cuestión empréstito y sus consecuencias.

Sobre suministro de fondos por la Casa, me permito reiteraros la solicitud de que examinéis las cuentas presentadas por mí y notéis la diferencia entre lo recibido del Gobierno y lo gastado por los contratistas. Ese suministro de fondos, de manera que jamás faltaran, era lo que podía permitir á la Casa retardar el empréstito hasta tanto que las garantías ofrecidas por los Gobiernos fueran una realidad, y que los mismos

productos de la obra misma le aseguraran á ésta ó á los tenedores de sus bonos, un interés halagador; de manera que el empréstito en vez de convertirse en un fiasco vergonzoso, en una exhibición tonta del descrédito del país, llegara á ser, respaldado con el Ferrocarril científicamente construído, una pingüe inteligente operación, digna de la Casa que la patrocinaba.

En un cuaderno aparte os presento el estudio completo de la operación del empréstito, prospecto de tráfico en el Ferrocarril, etc. etc.

Habiendo comprobado ya que el Gobierno de Antioquia y el Gobierno Nacional estaban en mora el 19 de Octubre de 1893, fecha de la Resolución del señor Gobernador Vásquez, aprobada ó no impedida por el Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República; y habiendo probado también que para esa fecha los contratistas estaban cumpliendo todas y cada una de sus obligaciones, voy á tratar brevemente de esa Resolución en capítulo aparte.

LA RESOLUCION DE 19 DE OCTUBRE

Véase declaración Botero Uribe, respuesta 4.ª La resolución de 19 de Octubre es "incalificable."

Este documento será memorable en los anales administrativos del país, pues con él se inauguró una época ó era nueva de acabar con los contratos por la vía administrativa. Se me asegura que jamás en Colombia se había observado esta práctica funesta. Dividido el poder en tres ramas independientes unas de otras y ponderadas entre sí, dícenme que era tradicional el respeto á los contratos celebrados por la rama ejecutiva con sociedades ó particulares. Que cuando el Gobierno Ejecutivo, después de celebrar un contrato cualquiera, tenía motivos para creer que no se le estaba cumpliendo por la otra parte, pasaba el contrato en cuestión, con los documentos del caso, al Ministerio Público, para que esta rama del Poder Judicial, representante de la sociedad y la Nación ó el Departamento ó el Municipio, instaurara el correspondiente juicio, hiciera cesar el contrato y cobrara los perjuicios irrogados á la entidad contratante. Pero se ve, por lo que dicen los autores de la *Refutación*, que queda copiado atrás, que esa práctica legal no se avenía con ciertos caracteres precipitados y no muy escrupulosos, y era mejor variarla volviendo al estado primitivo de hacerse una justicia por su propia mano.

La Resolución de 19 de Octubre fue juzgada por el doctor Esguerra, y cuanto yo agregara á su concepto carecería de importancia. Servíos aceptar, como reproducidas en este punto, muy especialmente las páginas 37 á 45 de aquella pieza, que os presento con este escrito. Mas como el doctor Esguerra jamás tuvo ocasión de responder á la *Refutación* que pensaron hacerle y que la parte contraria ha exhibido autenticada por el Gobierno de Antioquia, permitid que yo agregue algunas consideraciones á este propósito.

El doctor Esguerra había dicho con toda propiedad que el Gobernador de Antioquia, ni como Agente del Gobierno central, ni como jefe de la Administración departamental, ni como Representante del Departamento, persona jurídica y parte contratante, podía dictar esa Resolución, como es la verdad que no lo podía. El autor de la *Refutación*, que no halla ni en la Constitución ni en la ley cómo rebatir el argumento, echa mano de la teoría que ya os anuncié en alguna parte de este escrito, á saber: los Gobernadores son mandatarios, apoderados de las Asambleas, y el Gobernador de Antioquia no procedió como funcionario público, sino como apoderado:

“ Pero no es el carácter de empleado público del Gobernador—dice—el que debemos tener en cuenta para resolver el punto, sino su carácter de mandatario, pues fue con éste con el que procedió á hacer su declaración.”

Véase *Refutación* pág. 22.

Con perdón del respetable autor de la *Refutación* hay que decirle que es un error, craso

error, funesto error, confundir las funciones de los Gobernadores, marcadas en la ley, con las facultades, á veces discrecionales, concedidas por los mandantes á sus mandatarios. El doctor Esguerra no dijo en parte alguna de su escrito que el Gobernador fuera jamás mandatario de la Asamblea ni de nadie: dijo que el Gobernador era y es el representante legal del Departamento, persona jurídica que contrató la obra, lo cual es muy distinto; y es cosa sensible que un autor como el refutante confunda lo que es un representante legal y lo que sea un mandatario. El Código Civil define así el mandato:

“Artículo 2142. El *mandato* es un contrato en que una persona confía la gestión de uno ó más negocios á otra, que se hace cargo de ellos por cuenta y riesgo de la primera.

“La persona que concede el encargo se llama comiteate ó mandante, y la que lo acepta apoderado, procurador, y, en general, *mandatario*.”

Con leer esta definición y luego mirar la Constitución y el Código Político y Municipal, que crean Departamentos (personas jurídicas) y Asambleas y Gobernadores y Fiscales del Tribunal para que los representen en ciertos casos, unas veces solos, otras conjuntamente, y esa representación por medio de leyes y de ordenanzas, se viene en conocimiento de que sólo por metáfora política se puede decir y se dice: los mandatarios del pueblo soberano, los mandatarios de la Asamblea, la Asamblea mandataria del Congreso, etc. En Derecho, al contrario, no

hay metáforas, y las palabras deben tomarse tal como la ley las define, ó en su sentido natural y obvio.

Véase el artículo 28 del Código Civil.

Ya dije que como empleado público el Gobernador no tenía más función en los contratos que cumplirlos rectamente, sin poder alegar preeminencias ni prerrogativas como Gobierno; y si creía que no le estaba cumpliendo la parte contraria, entonces ocurrir á la atribución número 2.^a del artículo 195 de la Ley 149, que cita la *Refutación*, y como “providencia necesaria” pasar los contratos al Fiscal del Tribunal para lo de su cargo. Tan así es esto que todos los Gobernadores de Antioquia hasta el señor Vásquez habían procedido de ese modo. Precisamente en los días de llegar nosotros á Medellín había allá el ruidoso proceso que se cita en la *Refutación* para prueba de la honradez (que yo reconozco) con que en Antioquia se administra justicia. Ese proceso se resume en dos palabras: el Gobierno de Antioquia otorga un privilegio, que allá han calificado de tan ruinoso casi como el contrato sobre Ferrocarril. El concesionario colombiano lo disfrutaba sin oposición ninguna, pero así que él se lo vendió á una Compañía extranjera, en fuerte suma de pesos, entonces el Gobierno, que había recibido la obra privilegiada y la había inaugurado con solemnes discursos, el mismo Gobierno, repito, halló luégo que la obra no servía para nada (cuando ya era de extranjeros) y . . . en vez de echarse sobre ella y romper el contrato de mano poderosa, demandó ante el Tribunal á la Compañía extranjera, y la Compañía ganó su

proceso, después de muchos gastos y molestias, eso sí.

Pero yo quiero abundar en los propósitos del autor de la *Refutación* y le concedo que el Gobernador era mandatario de la Asamblea, ó del Departamento ó de lo que se quiera, y que como mandatario procedió. ¿Tenía poderes para proceder así? No, como vamos á verlo.

El mismo Gobernador, al celebrar el contrato, dijo en el tercer considerando de él: “Que la Señoría del Gobernador de este Departamento está ampliamente autorizada, por la Ordenanza número 16 de 1888, para celebrar contratos relativos á la construcción del ferrocarril de Antioquia, sobre las bases que estime convenientes.”

En efecto, la Ordenanza número 16 de 1888 fue la que autorizó al Gobernador: 1.º, para, si no se llevaba á cabo el contrato Brown, sobre el ferrocarril de Antioquia, celebrar con otra persona ó sociedad otro contrato sobre el mismo asunto, con las bases que estimara convenientes; 2.º, para que dispusiera lo conveniente á la conservación de la vía ya hecha, si no celebraba contrato; 3.º, para que continuara la obra por administración, si no lograba contrato alguno, y los recursos del Tesoro lo permitían; y 4.º, para no someter los nuevos contratos, que lograra celebrar, á la aprobación de la Asamblea, dentro de ciertas circunstancias.

Pero no lo autorizó, mil veces nó, para hacer lo que dice el autor de la *Refutación* en la misma página xxxiii, á saber:

“La Ordenanza autorizó al Gobernador para

celebrar los contratos; los celebró, y cuando todavía conservaba la autorización (¿cuál autorización?), que fue retirada después por la Ordenanza número 4 de 1893, se convence de que los contratistas, señores Punchard & C.^o, no están cumpliendo sus obligaciones, y ve que llega el día de darles 200,000 libras esterlinas, ¿como mandatario debía cruzarse de brazos y dejar que se causase un grave perjuicio al Departamento ó tenía obligación legal y moral de impedirlo? El mandatario, dice el artículo 2175 del Código Civil, debe abstenerse de cumplir el mandato cuya ejecución sería manifiestamente perniciosa al mandante. Y en este caso, en que el dinero público no se había entregado á los contratistas, si el Gobernador juzgaba que podía perderse, ¿no debía abstenerse de seguir cumpliendo el mandato? ”

Tantos errores y falsas afirmaciones como palabras. Voy á descoyuntar ese armazón y se verá la verdad de mi aserto.

1.º “Autorizado el Gobernador para celebrar el contrato, lo celebró.” Convenido; hasta ahí está muy bien.

2.º “Cuando todavía conservaba la autorización.” No, señores; ya no conservaba autorización ninguna, puesto que la Ordenanza no se la dio para romper los contratos sino apenas para celebrarlos. Para que fuera cierto lo que dice la *Refutación* en esa frase, era preciso que la ordenanza hubiera tenido un artículo más, así:

Artículo. Cuando el Gobernador se convence de que los contratistas con quienes cele-

bre contratos en virtud de este acto, no están cumpliendo sus obligaciones, en vez de ocurrir al Poder Judicial ó al Arbitramento si lo pacta á fuero de las amplias bases que se le dan, declarará eso administrativamente, se alzará con todo lo que pueda de valores depositados y reunirá la Asamblea para que derogue *ad hoc* estas autorizaciones. Entonces se le aplaudirá por ello y será aprobada su conducta.

La Ordenanza redactada así habría sido suspendida y anulada, por supuesto, y á no serlo, ni en la Papuasía hubiera hallado el Gobernador quien contratara con él.

3.° “Ve que llega el día de darles 200,000 libras esterlinas.” Error, y error malicioso que repite el refutante y que repitieron en el Congreso y en el Consejo de Ministros: á los contratistas no les iba á dar nadie nada por ningún motivo. Todo el dinero de la Renta de licores y de las Aduanas iba á ser manejado por el par de Depositarios de que trata la cláusula vi del contrato, nombrado el uno *por el Gobierno*, y el otro por la Casa, *pero con la aprobación del Gobierno*. Esos nombramientos recayeron en los señores Uribe y Botero, á quienes el refutante conoce muy bien. Que se digne decir aquí delante de vosotros que esos señores se iban á alzar con los fondos, ó que eran los paniaguados de la Casa para “la grande especulación ferrocarrilera.”

4.° “¿Como mandatario debía cruzarse de brazos y dejar que se causase un grave perjuicio al Departamento, ó tenía obligación legal y moral de impedirlo?”

Como mandatario debía el señor Gobernador cruzarse de brazos, porque apenas se le autorizó para celebrar el contrato, y lo celebró, según dice el mismo texto que se combate; como mandatario debía cruzarse de brazos, porque la Ordenanza no lo autorizó para romper los contratos que celebrara; como mandatario debía cruzarse de brazos, porque ya había ejercido y cumplido en todas sus partes el poder que se le dio, y para los tales mandatarios es para quienes dispone el Código Civil:

“Art. 2157. El mandatario se ceñirá *rigurosamente* á los términos del mandato, fuera de los casos en que las leyes le autoricen á obrar de otro modo.

“Art. 2158. El mandato no confiere naturalmente al mandatario más que el poder de efectuar los actos de administración....

“Para todos los actos que salgan de estos límites, necesitará *poder especial*.”

Sería curioso hallar en el mundo un solo mandatario á quien se le diera poder, poder de meras cuatro cláusulas para celebrar un contrato, y que una vez cumplido el poder pretendiera ejercerlo de nuevo para romper el pacto ó siquiera para resolverlo ó anularlo. Cuando yo llamaba al Gobernador de Antioquia, que tal hizo, á constituir el Arbitramento, me contestaba invariablemente que necesitaba autorizaciones de la Asamblea para tal cosa, á pesar de que al ejercer el poder de contratar había pactado el Arbitramento en el contrato....

“Art. 2189. El mandato termina :

1.° “ *Por el desempeño del negocio para que fue constituido.*”

Queda indicado que el Gobernador lo que podía hacer, no como mandatario con un poder que ya había desempeñado, sino como jefe de la Administración departamental, era denunciar los contratos al Fiscal para lo de su cargo de éste, ó apelar al arbitramento.

5.° “ *El mandatario debe abstenerse de cumplir el mandato cuya ejecución sería manifiestamente perniciosa al mandante.*”

Esto cuando más querría decir que el Gobernador no ha debido celebrar los contratos; pero una vez celebrados, no ha debido violentarlos, 1.°, porque para eso no le alcanzaba el poder; y 2.°, porque esa violencia fue perjudicial, nociva, desastrosa para el inerte mandante. A menos que el mandante damnificado le exija cuentas al mandatario infiel, como es su derecho.

6.° “ *Si el Gobernador juzgaba que el dinero podía perderse*”

Respetuosamente doy traslado de ese juicio á los estimables caballeros D. Lisandro M. Uribe y D. Gonzalo Botero Uribe, bien conocidos y reputados en todo Antioquia, de quien son honra.

Continúa la *Refutación* diciendo que como el dinero se iba á perder, y mientras fallaba el Poder Judicial podía sufrir más el Gobierno, los abogados hallaron *el medio* de sacar á Su Señoría, á la Asamblea y al Departamento y al país entero del trance en que se hallaban, con este artículo del Código Civil:

“ 1609. En los contratos bilaterales ninguno

de los contratantes está en mora dejando de cumplir lo pactado, mientras el otro no lo cumpla por su parte, ó no se allana á cumplirlo en la forma y tiempo debidos.”

En el *Concepto* del doctor Esguerra, á las páginas 43 y 44, está fijada la doctrina científica y correcta de ese artículo, y á ellas me remito. Me ocuparé de la *Refutación* en su respuesta al *Concepto*. Dice ese documento :

“Explica el doctor Esguerra ese artículo, que no necesita explicación, según es de claro, diciendo : ‘ Definir cuando uno de los contratantes está en mora para el efecto de la responsabilidad legal, cosa que sólo puede ser resuelta en juicio, como se ha dicho, es lo que hace el citado artículo ; pero de ahí á facultar á uno de los contratantes para romper el contrato hay gran distancia.’ En una palabra : el doctor cree que para hacer uso del artículo 1609, es necesario establecer demanda ordinaria seguramente, para que el juez resuelva que la parte demandadora puede no cumplir el contrato en atención á que el demandado no lo cumple.”

Refutación,
pág. 35.

La ironía compasiva del refutante viene á estrellarse una vez más contra el derecho olvidado ó menospreciado.

Sí, señor refutante : si una parte demandadora es tan obtusa que cuando su contraparte se pone en mora apenas demanda ante el juez que la autorice á no cumplir el contrato por aquella razón, de seguro que el juez le fallará favorablemente su demanda, pues á los jueces se les pueden pedir todas las declaratorias que

se quiera, y la sentencia debe recaer sobre la cosa ó materia de la demanda. Mas lo que hay de cierto en el caso es que cuando un contratante se pone en mora, el otro debe demandarlo, si sabe su derecho, para que le cumpla el contrato y le indemnice los perjuicios de la mora, ó para que se declare resuelto el contrato y se le indemnicen los mismos perjuicios; todo al tenor de lo preceptuado en el artículo 1546 del Código Civil.

Pero que tiene que demandar eso ante el juez, como lo asienta el doctor Esguerra, es cosa fuera de duda y que sólo la ignoraban los abogados que consultó el señor Gobernador, el mismo señor y sus Secretarios, todos los que lo aplaudieron y el autor de la *Refutación*.

Véase, si no, la doctrina del Tribunal de Antioquia, en la sentencia citada ya, que aquella eminencia judicial profirió un mes después de la Resolución del señor Gobernador; héla aquí:

“En resumen,—dice el Tribunal—cuando se trata de un contrato bilateral infringido por una de las partes, *debe demandarse* el cumplimiento ó la resolución de él con indemnización de perjuicios, y si el infractor está constituido en mora de cumplirlo, puede el otro pedir (al juez) una de estas tres cosas. . . .”

“¿Pero de dónde saca esta teoría el doctor Esguerra?”, pregunta como asombrado el autor de la *Refutación*. De donde la sacan los abogados y los Magistrados que saben el derecho para hacerlo cumplir y cumplirlo y no para vulnerarlo: de la ciencia y de la honradez.

Continúa el autor :

“ *El dejar* del artículo implica meramente abstención.... El artículo *sólo permite* que se deje de cumplir, como, por ejemplo, que no se entregue dinero, que es el caso con los señores Punchard & C.^o

“ Otra cosa tenemos que observarle al doctor Esguerra (continúa el autor) con relación al artículo 1609. Para lo que faculta éste no es para romper el contrato, como dice el señor doctor, siguiendo su sistema de volverlo todo trágico para hacer más interesante la causa de sus clientes : faculta únicamente para *dejar de cumplir*, quedando, por lo mismo, subsistentes los contratos, para que las partes hagan uso de sus derechos. De modo que la que deja de cumplir *si se ha equivocado*, porque la otra parte sí está cumpliendo, queda *expuesta á que se haga efectivo contra ella uno de los derechos que consagra el artículo 1546 citado.*”

Este es precisamente (con permiso del autor) el peligro que hay en hacerse uno justicia por su propia mano y no ocurrir á los jueces : puede equivocarse, como se equivocó el señor Gobernador, y exponerse á que le hagan efectivo el derecho de resolución del contrato con indemnización de perjuicios, que es de lo que se trata en este juicio, como luégo veremos.

Lo que sigue de la *Refutación* (página xxxv) es muy importante, SEÑORES ARBITRADORES. Oídló :

“ Viniendo al caso que examinamos, dice, es claro, y no lo negamos, que si el señor Gober-

nador se hubiese equivocado en su declaración, porque los señores Punchard & C.^o sí hubieran estado cumpliendo los contratos, entonces esos señores podrían probar fácilmente, *con la confesión de parte*, que el Departamento no había cumplido los convenios, y obtener la resolución de éstos y la indemnización de perjuicios. Ya ve el señor doctor que nada le ocultamos. Felizmente nada tiene que temer el Departamento, porque si es cierto que éste dijo el 19 de Octubre que suspendía el cumplimiento de sus obligaciones, también lo es que los señores Punchard & C.^o habían dicho desde el 4 de aquel mes, que no seguían cumpliendo los contratos.”

¡ Triste consolación la que le dan sus empleados de entonces al Departamento de Antioquia ! Ya veréis el valor nulo, ineficaz, de las cartas de la Casa á los Ingenieros de Londres ; ya sabréis que yo no recibí tales órdenes ni jamás las notifiqué al Gobierno ; y que, por el contrario, seguí en mi derecho cumpliendo el contrato ; hice que protestara el Depositario de la Casa contra el despojo de las libranzas ; protesté yo mismo, é hice que protestaran mis empleados de la línea en Puerto Berrío ; continué los trabajos con dinero de la Casa Punchard & C.^o, como lo había estado haciendo desde el principio de los contratos ; y todavía el 8 de Noviembre estábamos sosteniendo la mitad de la línea entre Puerto Berrío y Pavas y manteniendo trabajadores en ella. Es el mismo Gobierno de Antioquia quien os da la prueba de estos hechos : héra aquí, tomada de la *Refutación*, página 43 :

“Oficial.—Puerto Berrío, 8 de Noviembre de 1893

“Señor Secretario de Hacienda.—Medellín.

“... Desde recibo Resolución han cesado todas concesiones de que gozaban contratistas y sus empleados en el tren. (Conforme al contrato, y para poder trabajar, tenían derecho á ciertas concesiones de pases, etc.) Conservan aún como veinte (20) trabajadores en línea. Si cree deba obrar inmediatamente, lo haré ocupando línea, taller, etc.

“El Administrador,

“ALEJANDRO RESTREPO R.”

De manera que la consolación del Departamento no puede ser menos santificante.

Continúa la *Refutación* diciendo que el Gobierno optó por la resolución de los contratos con indemnización de perjuicios, en la segunda de las declaraciones de la Resolución; pero se guarda de agregar que, aunque optó, es decir, escogió ese camino, jamás demandó cosa ninguna, ni hubo poder humano que lo hiciera concurrir al Arbitramento pactado.

Por la tercera, dice, se reservó el derecho de alegar nulidades. La Nación en el compromiso arbitral no se reservó ese derecho: hizo muy bien, porque no tenía nulidades que alegar. El compromiso pártete de la existencia legal y validez de los contratos y ordena que la sentencia les ponga fin (1).

(1) Da pena tener uno que criticar á juristas ilustres como el que ha defendido los intereses del Gobierno en esta litis. Da cierta desconfianza el cogerle puntos, puntos muy graves, á personas como el doctor Vélez, que tan bellas palmas ha cosechado en los campos del foro; y si no fuera que el deber manda más que el interés, no pusiera mi indocta mano sobre la obra que arroba

Por la cuarta declaración dijo el Gobierno :
“Se procederá en consecuencia.” Vamos á ver cómo ajusta el autor esto del *proceder* con aquello del *abstenerse*, del dejar de cumplir. Vamos á ver si en castellano se puede decir : “¡ En consecuencia procedo . . . á no entregar dinero ! ”

El autor afirma que esa declaración “quiere decir que el Gobernador procedería de acuerdo con las tres declaraciones anteriores ; esto es,

ahora los ánimos de los periodistas más ó menos entusiastas. Empero, ello es preciso.

De la página cccxx del *Alegato* del doctor Vélez tomé el epígrafe que le puse á este cuaderno, epígrafe que resume perfectamente el juicio de hechos sometido al Tribunal del arbitramento: “ Por tanto á nada conduce—dice el doctor Vélez—examinar los hechos posteriores á esa declaración, *que no son de vuestra competencia*, puesto que de acuerdo con el compromiso de arbitramento, *sólo debéis resolver cuál de las partes dejó de cumplir debidamente los contratos.* ”

Fijó, pues, el doctor Vélez el alcance inequívoco del compromiso de arbitramento tal como yo lo fijé en este escrito. Por eso no puedo explicarme cómo un abogado de la prosapia del doctor Vélez trueca los frenos que él mismo ha forjado y en su capítulo *Faz Moral* sale con la buena de que los contratos son nulos de nulidad absoluta, y la alega; son nulos de nulidad relativa, y la alega también; y al alegar todas esas nulidades, se desentiende de los efectos que produce la nulidad judicialmente declarada (artículo 1746 del Código Civil) y pide que “condenéis á los señores Punchard & C.º á pagarle al Gobierno de la República las indemnizaciones pecuniarias que indico en el capítulo siguiente.” (Página cccxiii).

¿ Cómo es eso, señor doctor Vélez; se puede pedir en un sólo montón que se declare una nulidad cualquiera y que, al mismo tiempo, se condene á la parte contraria á que indemnice perjuicios por no haber cumplido el contrato nulo ? ¿ El artículo 1546 del Código Civil tiene aplicación inmediata y conjunta con el 1746 ? ¿ Son lo mismo las restituciones mutuas que la indemnización de perjuicios ?

Cuando un hábil campeón se ve así de confundido, sin saber qué acción deduce ni por qué camino toma, apartándose de la panta que es el compromiso, tal vez pueda llegar á juzgarse que hay intención de oscurecer antes que de alumbrar los caminos de la justicia. También se nota que olvidó el señor doctor Vélez cobrarle á la Casa Punchard & C.º, además del valor del *lunch* y de los coches en que fueron los empleados del Gobierno y sus amigos á encontrar á los señores Ridley, Barrientos, etc., cobrar también ciertas sumas, que el doctor Vélez se calla, pagadas á abogados de Medellín por consultas resueltas en favor del señor Gobernador Vásquez, y que figuran en el Informe de Hacienda. Las relaciones de caja son indiscretas.

que suspendería el cumplimiento de las obligaciones; que si demandaba á los contratistas, debía pedir la resolución de los contratos, y que al pedirla, podía alegar primero que eran nulos por las razones mencionadas.”

Refutación,
pág. 36.

Que averigüe otro la clase de demanda que hubiera entablado el Gobierno; y lo que contradigo muy respetuosamente es esa teoría del abstenerse, que luégo se traduce en hechos de la mayor gravedad.

Ya tuve el honor de deciros que, conforme al artículo 1.º de la Ley 95 de 1890, “se llama *fuerza mayor ó caso fortuito*, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, *los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.*”

El artículo 282 de la Ley 105 del mismo año de 1890 determina los tres casos en que *hay despojo*, á saber:

“1.º Cuando uno priva á otro de la posesión de una cosa, ó de la tenencia de la misma, valiéndose de la fuerza. 2.º Cuando en ausencia del poseedor ó tenedor, otro se apodera de la cosa, y volviendo dichos poseedor ó tenedor son repelidos por la fuerza; y 3.º Cuando *la autoridad pública*, fuera de los casos determinados por la ley, *priva á cualquiera de la posesión ó de la tenencia de la cosa, sin previo juicio.*”

Que el Gobierno de Antioquia al hacerse justicia por su propia mano, al equivocarse, como se equivocó, ¡pesia á su sabiduría! en la interpretación de las leyes del país, procedió fuera de

los casos señalados por ellas, es cosa que ya queda demostrada; que privó á la Casa y á los Depositarios de la tenencia de la línea y de la de las libranzas, sin previo juicio, y despidió á los empleados del Ferrocarril, es cosa que tengo probada con las órdenes auténticas de la misma autoridad; órdenes que, como era del caso, se trajeron en actos materiales de fuerza mayor á que fue imposible resistir.

A este respecto me es imposible no ceder al deseo de copiar un paso del *Informe sobre Hacienda del señor Gobernador á la Asamblea de 1894*, que lo trae la *Refutación* en su página 63, y que dice :

“El señor Administrador, de acuerdo con esas disposiciones, publicó un aviso en que se prevenía á los rematadores que pagasen las libranzas en la Administración del Tesoro, y pasó á la oficina de los Depositarios á recibirlos el dinero y documentos.”
(Miguel Vázquez, Informe de Hacienda).

“En resumen; ningún hecho se ha ejecutado contra los empleados de la empresa del Ferrocarril, ni ninguna palabra se les ha dicho que pudiese infundirles temor; se les ha hablado simplemente por una de las partes contratantes para preguntarles si harían esto ó aquello, y con *toda libertad* han contestado que sí lo harían, aunque protestando en ciertos casos; pero bien se comprende que las protestas que se reducen á meras palabras, nada significan contra una parte contratante. Viniendo á un caso particular y para ser más claro, me permito notar que si un individuo ocupa un bien que otro cree le pertenece y *éste pide* al ocupante que se lo entregue, si lo entrega, sin que se le haga violencia, limitándose á protestar contra la entrega que verifica [voluntariamente, su protesta ¿qué valor legal ó moral tiene contra el que pidió y recibe el bien?”

Véase declaración Botero Uribe, res-puesta 4.ª, donde dice: “se apoderó de las libranzas y valores (el Gobierno) sin ningún derecho.”

El estilo es el hombre ; ahí le tenéis, SEÑORES ARBITRADORES, con esa moderación infinita que parece que las palabras no se asientan sobre el papel, y sin embargo llevan en sí todos los errores que pueden acumularse en un corto párrafo. Voy á descoyuntar este otro armazón y á mostrar su paramento inane.

La autoridad pública, señor Vásquez, no tiene que ejecutar hechos, desenvainar espada ni apelar al garrote, como el individuo de que usted habla ; la autoridad pública se hace obedecer con oficios suaves y discretos, como los que usted ponía, porque hay dos clases de despojo, señor: el que los particulares pueden cometer,—primero y segundo casos de la ley citada,—el cual puede ejecutarse y ser repelido á puro garrote ; y el de la autoridad pública, que ordena muy blandamente, y á la cual se la repele con una simple protesta de palabras, que funda el derecho de la víctima contra el violador audaz. Por eso los actos de la autoridad constituyen fuerza mayor, imprevisto á que es imposible resistir ; por eso el despojo autoritario se prueba, “con el informe de la autoridad ó funcionario, acompañado de una copia fiel de la actuación ó diligencias á que se contrae la querella (artículo 1330 del Código Judicial) ; por eso dice el Secretario de Hacienda del señor Vásquez, y dice él mismo en sus declaraciones : “ Que el testigo sabe que no es lícito á los individuos rechazar por la fuerza las órdenes emanadas de autoridad pública en asuntos de su incumbencia.” El señor Vásquez y sus Secretarios declararon que era de su incum-

bencia quitarles las libranzas á los Depositarios, la línea á los Ingenieros y despedir los empleados creados por el contrato. El señor Vásquez ó sus abogados deben saber que la razón por la cual no se puede rechazar una orden de la autoridad, se funda en que la Constitución supone que las autoridades están instituídas para proteger el derecho, para respetarlo y hacerlo respetar, no para *proceder en consecuencia*; y, en fin, porque el Código Penal castiga con penas severas la resistencia á esas órdenes, aunque ellas sean desafortunadas y ella sea inerte.

Tanto el señor Gobernador como su Secretario declararon que ellos sí sabían lo que es despojo y fuerza mayor y el respeto y acatamiento que se debe á las órdenes de la autoridad; que se juzgue, pues, si procedieron siquiera por error, ó si hubo otra cosa que no quiero nombrar, en los procedimientos contra los señores Punchard & C.

Fáltame ahora, para terminar, decir dos palabras respecto de la intervención de la Asamblea en el asunto. Mas nó: recuerdo ahora que el Excelentísimo Señor Caro, en su Resolución sobre arbitramento, hizo ver, en los términos que copio, lo ilegal y dañino de la intrusión de ese augusto Cuerpo en este asunto; dice el texto:

“ I. Se ha complicado la cuestión con la declaración que hizo la Asamblea de Antioquia, sin intervención del Gobernador, de ser nulo el contrato de empréstito, autorizado implícitamente por una ordenanza y declarado legítimo por el Gobierno nacional. Tal declaración no puede dejarse correr como válida, [porque las

Asambleas no pueden ejercer funciones judiciales ni dictar resoluciones encaminadas á desautorizar la sanción del Poder Ejecutivo.”

Lo último de que fue víctima la Casa Punchard & C.^o en Antioquia, esto es, de que la Asamblea se arrogara funciones judiciales contra ella; ese proceder final quedó bien castigado, eso sí, con la palabra del Gobierno. Yo no quiero agregar la mía á esa censura; yo voy á otra cosa pertinente con la teoría de la Asamblea mandante y del Gobernador mandatario, que sostienen tan tenazmente en la *Refutación*.

Como era de esperarse, el señor Vélez, en su alegato, vuelve á reproducir esta desatenta teoría.

Como la confesión de parte releva de toda otra prueba, leed, SEÑORES ARBITRADORES, lo que dijo la Asamblea misma, lo que determinó y aprobó, por unanimidad y *en sesión secreta*, con respecto á la memorada declaración de 19 de Octubre:

“En primer término, vuestra comisión ha considerado que el asunto acerca del cual se pide dictamen á la Asamblea, *corresponde, por ministerio de la ley, al ramo administrativo, en el cual lleva la voz y representa al Departamento el Gobernador*; ha considerado asimismo que siendo la Asamblea una corporación puramente administrativa, obedece al espíritu y á la letra de las *disposiciones legales* al dar el dictamen que se le pide.”

Refutación
pág. 23.

Ahí tenéis, SEÑORES ARBITRADORES, la interpretación auténtica de la declaración del Gobernador, muy otra de aquella de mandatario y mandante, etc. Si queréis interpretación entusiasta, acorde con la de la Asamblea, leed, en la misma

Refutación, las felicitaciones “al Gobierno del Departamento,” por la medida enérgica, salvadora, etc., que había tomado. Hasta para el Excelentísimo Señor Núñez, con ese proceder “se dio un ejemplo.”

Funesto ejemplo, me permito decir al concluir. Funesto ejemplo de ilegalidad y veleidad, que arrancó al país halagadoras esperanzas, y le cerró para muchos años las fuentes del progreso. Solamente el muy digno é ilustrado Gobernador de Santander, D. José Santos, que comprendió todo el alcance maléfico del ejemplo que daba al país D. Miguel Vásquez, solamente aquel digno Gobernador, no hizo figura en el coro de aplausos entre el Consejo de Vahos y los firmantes de Medellín.....

Véase la *Refutación*, págs. 30 y 36.

La última tabla de salvación á que han echado mano el Gobierno de Antioquia y sus campeones, en defensa de la Resolución de 19 de Octubre, es la que consta en el siguiente pasaje de la *Refutación*:

“Supongamos que el señor Gobernador,—se dice allí á la página xxxviii,—no tuvo razón para suspender el cumplimiento de las obligaciones que los contratos imponen al Departamento, de acuerdo con aquellas ideas. Evidentemente que si él no tenía razón para eso, tampoco la tenían para lo mismo los señores Punchard & C.º, que son la otra parte contratante. Entonces ¿con qué derecho, desde el 4 y 5 de Octubre de 1893, notificaron al *Gobierno de Antioquia*, en la persona del Agente señor Cisneros, y del Ingeniero Consultor señor Bruce, que no seguían

cumpliendo los contratos, y que habían dado orden de suspender todos los trabajos del Ferrocarril ?

“ Si al doctor Esguerra, agrega el autor, no se le hubieran ocultado las comunicaciones de Punchard & C.º, que puede leer en las páginas 45 á 47 de los documentos, ó si él no se hubiera desentendido de ellas, no se habría expuesto á que se le retorciesen sus argumentos, lo que impide el escape, y una de dos : ó se los hubiera enderezado, como se los enderezamos nosotros á sus clientes ingleses, ó hubiera buscado otros para que no quedase mal parada su respetabilidad de legista.”

Siento verdaderamente, SEÑORES ARBITRADORES, que no sea el mismo doctor Esguerra el que les enderece, ahora sí para que no se les vuelvan á caer jamás, sus argumentos retorcidos á los autores de la *Refutación*. Pero ya que el grande abogado no me tiene en esta vez de cliente inglés, cosa que siento por la buena causa que defiende, haré lo posible, dentro de mis cortos alcances, para que por mi culpa no se quede la luz de mi derecho debajo del celemín. Vamos por partes.

Sea lo primero manifestaros que al doctor Esguerra no se le ocultaron documentos de la casa Punchard & C.º, que pudieran ilustrar su concepto. Las notas á que se refiere el Gobierno de Antioquia en su *Refutación*, no las conoció el doctor Esguerra oportunamente, nó, jamás, porque los señores Koppel & Schloss, que le pidieron su opinión jurídica, tampoco las conocían ; ni las conocía yo hasta que la *Refutación* vino á

mis manos, por la sencilla razón de que el Gobierno de Antioquia se apoderaba en aquel entonces, con la más perfecta regularidad, de toda la correspondencia de la Casa para mí, de mis cartas privadas y de familia, y aun de retratos y vistas fotográficas, que deben hacerle ahora compañía á la correspondencia de mi abogado, tomada por los soldados en nombre del Gobierno. Claro está que si yo hubiera recibido carta alguna de mis mandantes sobre suspensión de trabajos ú otro asunto relacionado con los contratos, la habría cumplido como ella rezara, cual era mi deber de mandatario. Por donde se ve que al Gobierno de Antioquia no se le notificó nada en el particular; al contrario, yo le notificaba casi diariamente que estábamos cumpliendo el contrato, que lo seguiríamos cumpliendo, y que si tenía alguna queja contra los contratistas viniera al arbitramento, como nosotros se lo exigíamos, para que ese Tribunal decidiera de nuestras diferencias en justicia y razón.

Como yo no puedo probar un hecho negativo,—el no haber recibido las cartas de que se trata,—aunque sí podría probar que el Gobierno las cogió en el correo, junto con las que publica en los documentos de la *Refutación*, y junto con aquellas que, violando el secreto de los sumarios, remitía á Bogotá; aunque yo hubiera recibido tales cartas, si no les di curso ninguno como mandatario de Punchard & C.^o, y antes bien procedí en sentido diametralmente opuesto, y seguí trabajando é instando al Ingeniero Oficial y al Gobierno para que me dejaran ensanchar los traba-

jos, *aun después del 19 de Octubre*, ¿qué cargo les queda al Gobierno y á sus apoderados contra los contratistas ausentes ni contra mí? “El mandatario que ha excedido los límites de su mandato es sólo responsable al mandante, y no es responsable á terceros sino : 1.º Cuando no les ha dado suficiente conocimiento de sus poderes. 2.º Cuando se ha obligado personalmente.” Mi responsabilidad hubiera sido entonces para ante Punchard & C.º, mis mandantes. El Gobierno de Antioquia conocía muy bien mi poder, pues que uno de los primeros actos del señor Vásquez fue pedírmelo para estudiarlo.

Véase artículo
2.180 del Código Civil.

Otra cosa más importante, que debían conocer el Gobierno y los autores de la *Refutación* antes de pretender retorcerle argumentos al doctor Esguerra, es la cláusula XLIV del contrato principal, decisiva en el asunto

“XLIV. Los contratistas quedan obligados á mantener en la ciudad de Medellín un mandatario, con poderes plenos, *para que se entienda, á nombre de ellos, con el Gobierno*, EN TODO LO RELATIVO AL PRESENTE CONTRATO.”

Ante esta cláusula tan perentoria, ¿qué valor tienen las comunicaciones, cualesquiera comunicaciones, que la Casa hiciera en Londres, no al Gobierno mismo, sino á dos Ingenieros encargados de resolver cuestiones técnicas y de expedir certificados? ¿Qué poderes, plenos ó no plenos, tenían del Gobierno de Antioquia los señores Bruce y Cisneros? Y si estos señores no tenían del Gobierno de Antioquia poderes especiales ni generales para entenderse con los contratistas

en todo lo relativo á este contrato, ¿qué valor jurídico alcanza cualquiera comunicación hecha á ellos?

Más aún : esa notificación baldía no tuvo resultados de ningún género, porque los notificados nada podían hacer en el particular, ni nada hicieron en efecto ; y cuando ella vino al país no llegó á manos del apoderado para todos los efectos del contrato, sino á las del mismo Gobierno, *que ya había tomado sus determinaciones definitivas é irrevocables*. Recuérdese que el primer cuidado del Gobierno, después de dictar su Resolución, fue notificármela, para luego proceder en consecuencia : para despedir á todos los empleados, apoderarse de la línea y de las libranzas, y negarse al arbitramento.

Veamos, no obstante, esa ineficaz notificación, para que os acabéis de persuadir, que ella, aun habiendo sido hecha por mí mismo al señor Gobernador en persona, ningún derecho le daba á él, ninguno le quitaba á la Casa ; toda vez que ella, lejos de ser un acto arbitrario de un poder público, como lo fue el del señor Gobernador, era, ésta sí, el acto de legítima defensa á que pueden ocurrir los contratantes de buena fe, que han cumplido sus pactos, para presentarse ante sus jueces naturales á pedirles justicia contra su contraparte constituída en mora.

Según el cuaderno intitulado *Refutación*, de que tantas veces he hablado y tendré que hablar todavía, los contratistas le dirigieron una carta á los señores Bruce y Cisneros, con fecha 5 de Octubre de 1893, del tenor siguiente :

“Señores :

“Cumplimos el penoso deber de notificar á ustedes que el Gobierno de Antioquia ha deshonorado las firmas de ustedes, puestas en los certificados expedidos en nuestro favor con motivo de nuestro contrato con el Gobierno, que ha intervenido con los Depositarios en Medellín, nombrados por el mismo contrato, y que les ha prohibido pagar dichos certificados, á pesar de estar legal y debidamente certificados por ustedes.

La traducción es oficial y por tanto debe tomarse con todas las reservas del caso. Lo que pasó con cartas del señor C. Calderón y del señor L. Valcke, impone la mayor circunspección

“Este es un rompimiento tan serio de los términos del contrato, y una acción que hiere tan directamente no sólo las bases del contrato sino las leyes de equidad, que nos es imposible continuar los trabajos bajo esas condiciones, y por tanto hemos instruído á nuestro Agente en Medellín *que formalmente notifique al Gobierno que á consecuencia de su falta de cumplimiento con el contrato, toda responsabilidad de nuestra parte, impuesta por el contrato, ha terminado ; que lo hacemos responsable, no sólo por la suma que se nos debe por trabajos ejecutados y por gastos preliminares, sino también por las pérdidas y daños que la conducta del Gobierno nos causa, y también por compensación de la pérdida de utilidades, y rogamus á ustedes se sirvan aceptar esta intimación como aviso formal que les damos, así como también tenemos que poner en conocimiento de ustedes que por orden nuestra todos los trabajos se han suspendido.*”

Al señor Cisneros le habían escrito también el día anterior (4 de Octubre) :

“Estamos obligados á confesar que desde

El señor Cisneros no les dio importancia alguna á estas cartas, pues bien sabía él que nada valían. Al Secretario de Hacienda le dice: "En mis contestaciones me he limitado á acusar recibo y á manifestar que enviaría traducción de esas notas al señor Secretario." (Véanse las pruebas del señor Vélez).

algún tiempo atrás presentíamos que el Gobierno intentaba romper el contrato, y la crisis que esperábamos al fin ha llegado. Diremos simplemente que su acción ha sido de lo más funesta para los intereses de Antioquia; pues si los certificados hubieran sido prontamente pagados, el London & Westminster Bank, que habíamos logrado inclinar bien en favor del país, no sólo habría avanzado mucho mayores sumas para permitir la rápida continuación de las obras, sino que es muy posible hubiera, á debido tiempo, patrocinado el empréstito, lo cual de suyo habría colocado al Gobierno de Antioquia en alta posición de crédito en los mercados de Europa.

"Con gran pena y sentimiento escribimos á usted estas líneas; pero desgraciadamente no nos queda alternativa: las obras se han paralizado y nuestro Agente tiene instrucciones para activar nuestros legales y justos reclamos por todos los medios en su poder."

Bien sabréis vosotros, SEÑORES ARBITRADORES, que va para dos años que activo ante el Gobierno los legales reclamos de mis principales. Yo llamé al Gobierno del señor Vásquez al Arbitramento desde el día 9 de Octubre y ni siquiera se me contestó. Yo le propuse la resolución amigable de los contratos y él ni se dignó prestar atención á mis palabras. ¿A qué queda, pues, reducida la famosa alegación del Gobierno de Antioquia en este punto? Cartas como esas se escriben todos los días, no sólo á personas extrañas, sino á los mismos contratantes en persona. "Muy señor

mío : usted ha roto de un modo flagrante y perjudicialísimo para mí, el contrato que celebramos sobre el asunto Ferrocarril. Como yo estaba cumpliendo ese contrato y usted no, ya he dado orden á mi abogado para que le establezca á usted el juicio correspondiente, pues no me queda otra alternativa. Le cobraré perjuicios en los términos de la ley."

Y efectivamente la Casa de Punchard, activando sus legales y justas reclamaciones ha demandado ante vosotros al Gobierno de Colombia para que se declare que él no cumplió los contratos sobre el ferrocarril de Antioquia y debe la indemnización legal, con otros cargos.



CUESTIONES LEGALES

No estando el contrato mismo en tela de juicio, sino su efectividad, como había dicho el Excelentísimo Señor Caro en su carta de Madrid; estando los contratos “vivos,” esperando la sentencia que dé fin al asunto, como dijo la *Refutación* en la página xxxiv; habiendo declarado lo mismo, implícitamente, el Gobierno en sus decretos sobre Arbitramento; siendo evidente lo que dijo el Secretario de Hacienda en su largo oficio de 31 de Octubre, que “á los arbitradores para que puedan funcionar hay que darles una base segura, que en este caso tiene que ser el contrato, para que en vista de él puedan aclarar derechos y obligaciones, según su leal saber y entender;” siendo evidente esto, repito, las partes arrancan en el compromiso en que os nombraron jueces, de la existencia y validez de los contratos, que enumeraron prolijamente en el considerando primero de la escritura, y quisieron que, previa declaratoria de que la sentencia ha de ponerles fin, limitéis vuestro fallo á decidir:

Véase *Refutación* pág. 56.

“¿Cuál de las dos partes contratantes, los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º de un lado, y el Gobierno de Colombia del otro, dejó de cumplir debidamente los contratos, y se hizo responsable de su resolución y caducidad?”

Tratándose de un contrato bilateral infringido por una de las partes—según la doctrina del Tribunal de Antioquia—los contratantes renunciaron al derecho de pedir el cumplimiento del contrato con la indemnización de perjuicios, y optaron porque declaréis la resolución de él con la susodicha indemnización, al tenor de las cláusulas subsiguientes de la escritura. Como cosa consecencial debéis ordenar también la cancelación de las fianzas de la Casa, si tiene ella la razón, ó que se hagan efectivas contra ella, junto con las demás indemnizaciones, en el caso contrario.

Una vez resuelta la cáusula *a*)—quién cumplió, quién no cumplió—las otras resoluciones se desprenden de ella por su propio peso de derecho y de equidad. Si una de las partes ha probado que la otra se puso en mora por hechos positivos de violación de los contratos, ó por hechos negativos de inejecución de sus compromisos, y, en fin, hasta por confesión de parte, como dice el autor de la *Refutación*, es claro, es ineludible para vosotros, condenar á esa parte á la indemnización de perjuicios, conforme al ordinal 3.º del artículo 1610 del Código Civil colombiano. Además de ser eso lo equitativo y legal, las partes os lo han exigido en la condición final de la escritura :

“La sentencia que deben dictar los arbitadores nombrados ha de ser condenando ó absolviendo al Gobierno de Colombia, ó á los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, conforme á las cuestiones propuestas en este compromiso.”

Ahora bien: en los contratos de arrendamiento de servicios para la confección de una obra material, cual es el que informa y domina esta negociación (así lo calificó acertadamente el señor Secretario de Hacienda, véase la *Refutación*, página 47); en esos contratos, digo, “hay lugar á reclamación de perjuicios, según las reglas generales de los contratos, siempre que por una ó por otra parte no se haya ejecutado lo convenido, ó se haya retardado su ejecución,” según lo prescribe el artículo 2056 del Código Civil colombiano. (1)

(1) Por muy penoso que sea tengo que volver á disentir del doctor Vélez en la manera como debe calificarse, jurídicamente, el contrato para la construcción del ferrocarril de Antioquia. Yo, arrimándome al señor Mejía Alvarez, Secretario, de Hacienda de Antioquia, y con vista del artículo 2053 del Código Civil colombiano, asigno á dicho contrato el carácter de un arrendamiento, en que el dueño de la obra,—el Gobierno de Antioquia,—suministra la materia principal de ella, cual lo es la zona de tierra que ocupa el ferrocarril, sus talleres, estaciones, apartaderos, etc. (Cláusula 4.ª del contrato).

“Si la materia *principal* es suministrada por el que ha ordenado la obra, poniendo el artífice lo demás, el contrato *es de arrendamiento*; en el caso contrario, de venta.” (Inciso 4.º del art. 2053, citado).

Ante esta disposición y las cláusulas del pacto, por las cuales el Gobierno da ciertos materiales en su estado bruto y la zona de terreno, no queda duda de la naturaleza del contrato, que no es otra que la de un arrendamiento, aunque los artífices suministraran las máquinas y otras materias no principales. Así es que no entiendo, no columbro de dónde saca el doctor Vélez la siguiente teoría, que recuerda lo de la crisálida y la mariposa aplicado al derecho:

“Según se desprende de las diferentes cláusulas que quedan transcritas, el contrato para la construcción del Ferrocarril *era de naturaleza mixta*: mientras se entregaba cada sección, *era un arrendamiento de obra material*, en el que la materia se suministraba por los empresarios; y entregada, *constituía una verdadera venta*, como que el Departamento quedaba dueño absoluto de aquélla.” (*Alegato*, página LXI).

Tantos yerros cuantas palabras. En el Código Civil colombiano no hay contratos de naturaleza mixta para la confección de una obra material. Con la maestría que acostumbraba zanjó D. Andrés Bello en su admirable compilación todas las dificultades que han hallado los expositores en no pocos pasos del Código francés. Ejemplo notable de esa maestría es este tema. El Código francés no hace, como el colombiano, la debida separación

Las reglas generales de los contratos á que se refiere ese artículo constan en los que copio á continuación:

“ Art. 1613. La indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y lucro cesante, ya provenga de no haberse cumplido la obligación, ó de haberse cumplido imperfectamente, ó de haberse retardado el cumplimiento.

“ Exceptúanse los casos en que la ley la limita expresamente al daño emergente.

“ Art. 1614. Entiéndese por *daño emergente* el perjuicio ó la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación ó de haberse cumplido imperfectamente, ó de haberse retardado su cumplimiento; y por *lucro cesante* la ganancia ó provecho que deja de reportarse á consecuen-

entre venta y arrendamiento, según que el artífice ponga su trabajo y los materiales para la obra ó la materia principal, que entonces es venta en ambos casos; ó que sólo ponga el trabajo y la materia no principal, que entonces es arrendamiento, en ambos casos también.

Ya vimos que la materia principal—la zona de terreno—era dada por el Gobierno, y por consiguiente, entregada cada sección, no había tal venta, pues mal podía el Gobierno comprarse la obra á sí mismo. Esta compra hubiera sido nula y el doctor Vélez hubiera alegado esa nulidad junto con las otras que alegó. Lo que hay de cierto en el caso es que la obra arrendada también se “reconoce” y “se aprueba” por el que la ordena, es decir, se entrega y se recibe, como dice el doctor Vélez. (Véase el artículo 2056 del Código Civil).

Al doctor Vélez tal vez lo ha preocupado mucho una cierta teoría de los señores Aubry y Rau, que defienden la naturaleza mixta, la crisálida y la mariposa, pero no con vista del Código colombiano, que no deja asidero á cavilaciones de ningún género, sino con vista del Código francés y sus vacíos. El doctor Vélez no cita á esos señores, lo que hace pensar que él sea el inventor de la naturaleza mixta, por lo cual no se le puede felicitar en verdad, toda vez que D. Andrés Bello sacó la cuestión de la controversia y la asentó sobre bases tan claras y sencillas como el día. Para que se vea la paridad de las teorías del doctor Vélez y de los expositores franceses, copio á Guillaouard, *Contrato de arrendamiento*, Tomo segundo, pág. 342:

“ Una opinión, enseñada por los señores Aubry y Rau, estima la naturaleza del contrato de una manera diferente, según el grado de adelanto del trabajo emprendido. El contrato será un

cia de no haberse cumplido la obligación, ó cumplídola imperfectamente, ó retardado su cumplimiento.

“Art. 1615. Se debe la indemnización de perjuicios desde que el deudor se ha constituido en mora, ó, si la obligación es de no hacer, desde el momento de la contravención.

“Art. 1616. Si no se puede imputar dolo al deudor, sólo es responsable de los perjuicios que se previeron ó pudieron preverse al tiempo del contrato; pero si hay dolo, es reponsable de todos los perjuicios que fueron consecuencia inmediata ó directa de no haberse cumplido la obligación ó de haberse demorado su cumplimiento.”

Como el Gobierno dejó de cumplir en abso-

arrendamiento de obra mientras dure el trabajo, y hasta que lo reciba el que lo haya ordenado....”

“Pero una vez recibido el trabajo, el contrato *se vuelve una venta*; no obstante, aun en este periodo, el contrato no es una venta ordinaria....”

“Esta opinión—asienta Guillaouard—nos parece inadmisibile: en efecto, si el contrato es un arrendamiento al principio, si es un arrendamiento mientras dura el trabajo, ¿cómo puede volverse una venta más tarde? El contrato debe apreciarse en el momento en que se forma, por el fin que las partes se han propuesto en ese momento; si ellas han querido llegar á una venta, el contrato será siempre una venta, salvo que tal venta no será perfecta sino al recibirse el trabajo; pero no se puede admitir que el contrato se someta primero á las reglas del arrendamiento y después á las de la venta. Será lo uno ó lo otro, pero no puede ser lo uno y lo otro....”

Mucho tendría que decir acerca de lo que explana el doctor Vélez cuanto á contratos sin causa y con causa ilícita; pero en esa discusión no debo entrar porque la premura del tiempo me lo veda, y porque hay tal confusión en esa parte del trabajo del señor doctor Vélez, que se ve á leguas que esos argumentos que le suministraron cartas privadas (privadas de muchas cosas) de D. José Marcelino Hurtado, no los maduró suficientemente el docto jurista y quedaron flojillos. Las cosas de segunda mano suelen salir trasnochadas, ó “nunca segundas partes fueron buenas,” como decía Cervantes y Saavedra.

Con que dejémonos de naturalezas mixtas y felicitemos al señor Mejía Alvarez, que sin haber hecho profesión de jurisperito acertó á calificar el contrato sobre el Ferrocarril como lo hubiera hecho un D. Andrés Bello....

luto algunas de sus obligaciones, cumplió otras imperfectamente, y, en fin, retardó el cumplimiento de no pocas, tengo derecho á exigir de él, tanto el daño emergente, como el lucro cesante, conforme á la ley. Señalo como época de la mora el mismo día en que comenzaron á regir los contratos y la fundo en estos tres hechos ú omisiones principales :

1.º En que jamás el Gobierno proveyó oportuna ni convenientemente los empleados que se obligó á proveer conforme á los contratos :

2.º En que jamás entregó las libranzas contra los Rematadores de la renta de licores, ni en la cantidad suficiente para que valieran 50,000 libras esterlinas, ni en la manera y forma de que con ellas se pudieran pagar los intereses de ningún lote de empréstito que se hubiera emitido en todo el primer año de vigencia de los contratos ; y

3.º En que jamás emitió las libranzas prometidas en el contrato contra las Aduanas en el tiempo oportuno, ni en tiempo alguno, ni las entregó á los Depositarios de Medellín, ni las emitió contra todos los derechos de importación que se causaran en las aduanas de la República.

Tengo también derecho á exigir, siempre en nombre de mis comitentes y para ellos, no solamente los perjuicios que se previeron ó pudieron preverse al tiempo del contrato, sino todos los que han sido consecuencia inmediata y directa del mal cumplimiento del Gobierno ; y fundo esta exigencia legal en que hubo dolo de parte de los Gobiernos.

Consistiendo el dolo “en la intención positiva de inferir injuria á la persona ó propiedad de otro” (artículo 63 del Código Civil), ¿qué otro nombre pudiera dárseles á las intenciones manifestadas contra la propiedad de los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.°, con esta serie de hechos ejecutados por los Gobiernos y sus Agentes y probados por mí en los autos :

1.° Declaratoria de la Asamblea de Antioquia, hecha en 1893, de que la Ordenanza número 16 de 1888 no había autorizado al Gobernador para contratar empréstito.

2.° Instrucciones dadas por el Gobernador de Antioquia, en 1891, al Comisionado Barrientos, para que demostrara á Punchard & C.° ó á quienquiera que entrara en negocios con él, “que el Gobierno del Departamento es una entidad legítima conforme á la Constitución y leyes vigentes, y que tiene el derecho, la personería necesaria y *las facultades indispensables* para negociar en nombre del Departamento ;”

3.° Haber ordenado el Gobernador el no pago de los certificados 1.° y 2.° ; haber comisionado al señor Cisneros para que decidiera, y al venir la decisión desconocerla y repudiarla ;

4.° Haber publicado el Gobernador Vásquez correspondencia del Agente de los contratistas, correspondencia privada que llevaba al frente la palabra *íntima* en gruesos caracteres, con el deliberado propósito de hacerles mal á los contratistas ;

5.° Haber violado el secreto de los sumarios el mismo Gobernador mentado, remitiendo

á esta ciudad correspondencia ajena, que tomaba ó le hacía entregar á un Juez menos escrupuloso que el mismo Gobernador, en daño de la Casa ;

6.º El hecho de haber emitido libranzas *falsas* del 4 por 100, que ningún contrato autorizaba, violando de un modo oculto, oculto para la parte contraria, el solemne contrato número 2.º de 5 de Enero de 1893 ; y

7.º Haber alegado la nulidad de la cláusula sobre arbitramento el Gobierno de Antioquia, y del contrato sobre libranzas contra las Aduanas, el Gobierno nacional por boca de su Ministro de Gobierno.

Como el dolo hay que probarlo, probado está en los autos el que yo alego ; como tiene que ser obra de una de las partes, por eso cito actos y documentos fehacientes de los Gobiernos incriminados ; y como para que vicie el consentimiento y surta sus efectos, debe aparecer claramente que sin él no se hubiera contratado, por eso cito las instrucciones del Gobernador á su comisionado y las libranzas de 4 por 100. ¿ Creeis por un momento, SEÑORES ARBITRADORES, que si no se engaña á la Casa haciéndola creer que el Gobernador tenía plenos poderes y personería para contratar empréstito y arbitramento, la Casa hubiera contratado ? ¿ Crééis vosotros que si á Mr. Ridley le dicen que las libranzas serían del 4 por 100 y no del 100 por 100, y que serían estancadas en el Banco Nacional y no entregadas á los Depositarios de Medellín, él hubiera contratado á nombre de la Casa ?

Interminable sería este escrito si entrara en

él á enumerar todos los perjuicios sobrevenidos á la Casa en su honra, en su crédito, en su bolsa, en sus negocios todos con motivo de estos contratos. A vuestra conciencia y conocimientos especiales en esta clase de asuntos dejo esta consideración. La parte avaluable de esos perjuicios, además de indemnizaciones á subcontratistas, indemnizaciones que ya se han hecho y habrán de hacerse á todos los perjudicados, que yo reclamo de vosotros para los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, de 151 Cannon Street, Londres, se descompone así:

DAÑO EMERGENTE	£ 41,775 4-7
Menos el dinero recibido de los Depositarios.....	13,687 6-10
	<hr/>
	£ 28,087 17-9

Para comprobante véanse las cuentas de la Casa, debidamente tomadas de sus libros por un Contador Oficial, y legalizadas ante el Notario de Londres y el Cónsul de Colombia allí.

LUCRO CESANTE.....	£ 610,000
	<hr/>

Que se descompone así:

Ganancia en el contrato de empréstito	£ 310,000
Ganancia en el contrato de construcción.....	300,000
	<hr/>

Reclamación total	£ 638,087 17-9
	<hr/>

(Seiscientas treinta y ocho mil y ochenta y siete libras esterlinas, diez y siete chelines y nueve peniques).

Para comprobantes os presento dos cuader-
nos empastados, marcados *A* y *B*, é intitulados,
el uno *Antioquian Railway. Estimate for cons-
truction and Reconstruction* (1), y el otro *Antio-*

(1) A la página 113 de este alegato pusimos en nota la verdade-
ra suma de yardas cúbicas de tierra blanda, roca, cortes laterales,
terraplenes, etc., que hay que remover para construir científica
y sólidamente el ferrocarril de Antioquia, conforme á los planos
aprobados por los ingenieros, árbitros de la construcción de él
señores Bruce y Cisneros. Todos esos trabajos quedan á la dispo-
sición del Gobierno en el Ministerio de Hacienda, según el De-
creto del Poder Ejecutivo número 129, fecha 1.º de Mayo, artí-
culo 3.º

El costo total del Ferrocarril, detallado hasta sus más pe-
queños pormenores y para hacer una obra de primera clase, se
descompone así, según el presupuesto de los ingenieros de la
Casa, consignado en el libro que se presentó bajo el título in-
dicado:

1 Estudios.....	£	10,000
2 Desmonte.....		7,000
3 Movimiento de tierra, roca, etc.....		361,000
4 Obras de arte.....		220,000
5 Vía permanente.....		152,000
6 Telégrafo.....		6,500
7 Estaciones.....		26,000
8 Material rodante.....		50,000
9 Dirección técnica.....		20,000
10 Reconstrucción de Puerto Berrío á Pavas...		90,000
Total		£ 942,500
Precio fijado á la obra.....	£	1,250,000
Ganancia.....		£ 307,500

Esta moderada ganancia, que apenas llega á un 25 por 100
del contrato, se habría obtenido con toda la economía, ciencia y
larga práctica que la Casa sabe emplear en estas obras, en que se
ocupa hace tantos años. El contrato no era propiamente una go-
llería, y á eso se refería el abogado de la Casa, señor Antonio
José Restrepo, cuando declaró ante el Gobernador de Antioquia
que la Casa había venido de buena fe al país á trabajar econó-
mica y diligentemente para poder ganar en los contratos. El
doctor Vélez, que cita más de dos veces la opinión del señor
Restrepo, opinión emitida antes de que llegáramos á los resulta-
dos prácticos á que llegámos los ingenieros que nos ocupámos en
estos trabajos; el doctor Vélez debiera, antes que apoyarse en tan
débil argumento, rebatir los dos libros que he presentado para
fijar las ganancias seguras de la Casa en esta negociación. He-
chos, no palabras, es la divisa que debe adoptarse en estas cues-
tiones. Por eso la Ordenanza número 4.º de 1893, con cuya ar-
mazón de Junta y Gerente reemplazó el Gobernador Vásquez
los contratos, ha quedado juzgada ya por el pueblo antioqueño,
en vista de los resultados á que llegaron por ese sistema el Ge-

El señor Hur-
tado admite
como benefi-
cio en el con-
trato de cons-
trucción un 25
por 100; ó sean
£ 312,600. (Véa-
se el alegato
del Dr. Vélez,
pág. CCXLVIII).

quian Railway. Estimate for Loan Contract. En estos dos libros constan las ganancias seguras que la Casa iba á reportar de esta negociación; como consta también allí que la obra que estábamos ejecutando era de clase superior, y que el departamento de Antioquia habría ganado más que los contratistas si nos deja concluir el Ferrocarril y no rompe los contratos.

Grato hubiera sido para la Casa á quien represento poder agregar á la ya larga lista de obras públicas que ha ejecutado en varios países del globo, los ferrocarriles de Antioquia y Santander; mas ya que eso no fue posible, por culpa de quienes con ella contrataron aquí, permítame que al concluir enumere las principales de esas obras, para que se valore, una vez más, la capacidad de mis comitentes, los recursos de que pueden disponer y los Gobiernos y entidades que los han honrado con su confianza :

1. The Windsor and Annapolis Railway of Nova Scotia. Canada.
2. The Inter-Colonial Railway of Canada. Section Sackville to Monckton.
3. The St Petersburg Marine Canal from the city of St Petersburg to Cronstadt. This contract the Firm took direct from the Imperial Russian Government, one of our competitors being M. Ferdinand de Lesseps.
4. The Bedford and Northampton Railway. England.

Este contrato lo celebró la Casa con el Gobierno ruso directamente, y tuvo como competidores á al señor de Lesseps.

rente Torres y sus patronos. Según la declaración del señor A. García, en los cuatro y medio kilómetros de Pavas á Monos, que están muy lejos de ser obra sólida, se han gastado como \$ 1,200,000, lo que daría para toda la obra un costo superior á \$ 40,000,000.

5. The Eastern Railway of Sweden. Nassjo to Oscarschaum.
6. The Glasgow and Cape Breton Railway. Cape Breton. Canada.
7. The Great Northern Railway of South Australia.
8. The Tasmanian Railway. Tasmania. Australia.
9. The North Western Railway of Montevideo.
10. The Great Marlow Railway. England.
11. The Rio Tinto Railway. Spain.
12. The West Lancashire Railway. England.
13. The Callao Dock. Callao. Peru. In conjunction with the late Mr. Brassey.
14. The Buenos Aires and Campana Railway (now the Buenos Aires and Rosario Railway). Argentine Republic.
15. The Great Western of Brazil Railway. Brazil.
16. The Malta Railway, across the island of Malta.
17. The Guayana Railway. Venezuela.
18. The Ceara Harbour and Breakwater. Brazil.
19. La Guaira Breakwater. Venezuela.
20. Surveys for 900 miles of Railway in Siam. Contract with the Government of Siam.
21. 26 miles of tramway in the City of Buenos Aires. Argentine Republic.

Además de esto, quizá os sea conocido ya el hecho de estar la Casa construyendo un Ferrocarril en Chile, para el cual levantó el capital necesario, y en donde trabajan ahora Mr. Weir y sus Ingenieros de Santander, con varios de los

Véanse las declaraciones de los señores Ramos, García y Barrientos; Aclaraciones del Ministro Angulo, págs. 19 y 23, y el libro del Cónsul de Nueva York, don Címaco Calderón, pág. 116.

que me acompañaban en Antioquia. En el proceso tenéis dos importantes declaraciones sobre estos hechos.

Servíos, por tanto, SEÑORES ARBITRADORES, resolver todas las cuestiones del compromiso en favor de la parte que represento, y de acuerdo con los hechos que tengo comprobados en los autos, aplicando á ellos el derecho colombiano que he tenido el honor de poner ante vuestros ojos.

Haced justicia, SEÑORES, como yo la espero de vosotros. En nombre de los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, de 151 Cannon Street, Londres, y en el mío propio, os doy las gracias por haber aceptado tan benévolamente el encargo que á vuestras dotes eminentes confiaron el Gobierno de Colombia y mis mandantes. Os pido, en fin, mil excusas por este largo y desaliñado trabajo, que ojalá os sirva en la averiguación de la verdad que perseguís, cual ha sido mi intención al redactarlo.

SEÑORES ARBITRADORES.

Bogotá, 20 de Agosto de 1895.

Per pro Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º

CHARLES TALLENT SPENCER.

CONTRATO DEL EMPRESTITO

AVALUO DE GANANCIAS

OPINION DEL DOCTOR FERNANDO VELEZ, ABOGADO DE LA REPUBLICA

“La utilidad de los señores Punchard & C.º en el Empréstito *es visible*: en primer lugar, trescientas mil libras esterlinas de descuento inicial al veinte por ciento, ó sea un millón quinientos mil pesos en oro; y en segundo lugar, el seis por ciento de interés, que pagándolo sobre la suma nominal del Empréstito, equivalía como á un ocho por ciento sobre la real. Este interés les dejaba á los prestamistas en Inglaterra una utilidad neta, por lo menos, de un cinco por ciento, que sobre la suma de un millón doscientas cincuenta mil libras, representaba cada año

sesenta y dos mil quinientas libras, ó sea trescientos doce mil quinientos pesos en oro.”

N. B.—De aquí resulta que la ganancia en este solo contrato, según D. Fernando Vélez, valía :

1.º El monto del descuento inicial, £ 300,000, que rectificando el error del doctor Vélez, son...£ 310,000

2.º Ganancia en intereses cada año, £ 62,500
hasta la completa amortización del Empréstito,
es decir, durante unos veinte años. Esa parte
del lucro cesante en cinco años no más, habría
producido..... 312,500

Total.....£ 622,500

ó sea *más de lo que pide la Casa por lucro cesante en ambos contratos.*

PARRAFO DE CARTA

del doctor Felipe Zapata al señor D. F. J. Cisneros, exhibida como prueba por el señor F. Vélez, abogado que alega que el empréstito ha debido hacerse al comenzar el año de 1893, antes de entrar en vigencia el mismo contrato de construcción del Ferrocarril; y que el dinero de la Renta de licores y de las Aduanas no se podía emplear, como se empleó en los ocho meses que duró el contrato, en pagar certificados de materiales y obra hecha. Según el doctor Zapata la oportunidad había de llegar en el curso de los cuatro años del plazo; según el señor Vélez,—en contradicción con sus mismas pruebas—antes de comenzar el plazo prefijado. Según el doctor Zapata, eran los contratistas los que fijaban la oportunidad, de acuerdo con los contratos; según el señor Vélez, era el Gobernador de Antioquia (D. Miguel Vásquez, puesto que D. Abraham García no quería empréstito hasta que el señor Cisneros fuera á Londres), de acuerdo con tres abogados y por interpretación absurda de la negociación.

Hé aquí la carta:

“Creo que el precio de £ 1.250,000 se fijaría en consideración á que los contratistas se comprometieron á suministrar por sí mismos en oportunidad, ó á obtener por empréstito, el dinero necesario. Mientras llega la oportunidad, ellos pueden invertir en la construcción las £ 87,000 depositadas en Medellín por el Gobierno Nacional y el de Antioquia. Con £ 87,000, que para el efecto de pagar trabajos y contratos representan en Colombia \$ 870,000 anuales, se puede avanzar mucho en dos años, si el dinero se gasta con economía y buen orden. Ahora bien: si la obra avanza con la inversión de £ 174,000, la consecución del empréstito, dentro de unos dos años, no será cosa difícil, y la construcción del Ferrocarril quedará asegurada.

FELIPE ZAPATA.”

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

CONTRATO PUNCHARD, MC. TAGGART, LOWTHER & C.º

EXPLICACIÓN DEL EMPRESTITO

I

El monto nominal del empréstito se fijó por cláusulas expresas del contrato en£ 1.550,000

El empréstito debía emitirse con un descuento inicial de 20 por 100, es decir, que habría disminuído en£ 310,000

El producto del empréstito habría sido, pues, de£ 1.240,000

El precio de la construcción de la línea se fijó también por las siguientes cláusulas expresas del contrato en£ 1.250,000

(Contrato principal, cláusulas 5, 6, 25, 26, 40, 42; Contrato número 81 de 1892, artículo 1.º Contrato número 82 de 1892, artículo 7. Contrato número 2 de 1893, considerando 5, art. 1. Contrato número 6 de 1883 artículo 3).

Del producto del empréstito debían salir asimismo los siguientes gastos que tenían que cubrirse también de lo sobrante de la renta de licores y del subsidio nacional:

Sueldo del Ingeniero Consultor y de su dependiente, el Ingeniero Residente...	£ 20,000	
Sueldo del Agente Oficial.....	7,000	
Sueldo de los Depositarios.....	9,000	
Sueldo del Ingeniero Oficial....	4,500	40,500
Total.....	£ 1.290,500	

De donde resulta un déficit aparente de £ 50,500.

Y decimos déficit aparente, porque como vamos á demostrarlo, la ejecución de la obra contaba con otros recursos.

Durante el primer año del contrato podían aceptarse como hechas las operaciones siguientes :

Primera emisión de £ 500,000 al 6 por 100:

Intereses de esa suma.....	£ 30,000
----------------------------	----------

Si el empréstito no se emitía en todo el PRIMER AÑO, y si los fondos suministrados por los contratistas no se elevaban á esa cantidad (£ 500,000), los intereses pagaderos habrían sido menores. La misma observación es aplicable á los años siguientes. En este caso, siendo menores los intereses que habría que pagar, nuestros cálculos, con respecto al saldo favorable á los gobiernos, serían inexactos por defecto, pero conviene tomar los datos menos halagadores en todo caso.

Según los contratos, el Gobierno del Departamento debía entregar á los Depositarios....	£ 50,000
---	----------

El Gobierno nacional.....	37,500
---------------------------	--------

Total.....	£ 87,500
------------	----------

Al cabo del año quedaría, pues, *en las condiciones más desfavorables para el Gobierno* (haciendo la emisión inmediata del empréstito), un excedente disponible de.....£ 57,500

En el SEGUNDO AÑO, teniendo en cuenta las observaciones anteriores, emitiéndose el empréstito en las condiciones más desfavorables, esto es, tan rápidamente como lo permitiese el contrato, ascendería á £ 1.000,000. Se

necesitaría para el pago de los intereses una suma de.....£ 60,000

Y como la suma que había que entregar á los Depositarios era la misma que en el año anterior, es decir.....£ 87,500

El excedente de ese año en favor de los Gobiernos habría sido de£ 27,500

Los mismos cálculos aplicados con las mismas reservas al TERCER AÑO, con una emisión de £ 300,000, ascendería el empréstito á un capital nominal de £ 1.300,000, que exigirían para el pago de intereses.....£ 78,000

La entrega á los Depositarios sería siempre..... 87,500

Saldo.....£ 9,500

CUARTO AÑO. Monto del empréstito:
£ 1.550,000.

El pago de los intereses exigiría.....£ 93,000

Dado por los Gobiernos á los Depositarios:

Del Departamento.....£ 70,000

Del Gobierno nacional..... 37,500 107,500

Saldo..... 14,500

Estos diversos saldos, á saber:

1.^{er} año.£ 57,500

2.^o año..... 27,500

3.^{er} año..... 9,500

4.^o año..... 14,500

Representan una suma total de..... 109,000

Destinada á compensar el déficit de....£ 50,500

de que hablamos más atrás, quedando un saldo definitivo en favor de los gobiernos, igual á... 58,500,

no contando para nada los intereses que naturalmente iban produciendo esos saldos favorables en los cuatro años establecidos para construir el Ferrocarril.

SEGURIDADES DEL EMPRESTITO

Garantía de los Gobiernos contratantes.—Tráfico.—Tarifa, etc.

Conforme á este contrato y á varias cláusulas del de construcción (firmados en Medellín) y el contrato adicional firmado en Bogotá, los contratistas quedaron autorizados y apoderados para emitir un empréstito con un descuento inicial no mayor de 20 por 100, cuando lo juzgaran por conveniente en los cuatro años del plazo prefijado.

Los contratistas podían suministrar los fondos de su propio peculio, ó conseguirlos de otros prestamistas, ya fueran ellos un syndicado privado ó el público en general; *pero jamás podían alegar falta de dinero para los trabajos y conclusión de la obra.*

El empréstito había de emitirse en bonos del Gobierno á un interés de 6 por 100 anual, y este interés quedaría asegurado así:

A). Por un depósito anual de parte de los pagarés ó libranzas de los rematadores de la renta antioqueña de Licores;

B). Por bonos nacionales contra todas las Aduanas;

C). Por hipotecación del Ferrocarril á los tenedores de bonos.

Como se ve, mientras el Ferrocarril no estuviera concluído, los tenedores de bonos dependían, para el pago de sus intereses, de la honradez y exactitud de los Gobiernos nacional y de Antioquia.

Pero una vez terminada la línea férrea, los bonos tendrían una seguridad adicional consistente en las ganancias de la empresa; tan cierta y eficaz esta última garantía, que si ella era bastante para cubrir los intereses, los tenedores de bonos en nada dependerían entonces de la renta de Licores ni de las Aduanas.

Y en el evento de que estas seguridades desaparecieran por cualquiera causa, los tenedores estarían siempre á salvo con el producto de la explotación de la vía. De que se sigue que los bonos obtendrían mucho mayor valor después de concluída la línea que durante su construcción; pues hasta la terminación del Ferrocarril ninguna razón habría para que sus bonos alcanzarían una mejor cotización que la de tantos y tantos otros de la misma clase en Sur América, es decir, 60 ó 65 por 100.

Examinemos, pues, en el orden indicado las seguridades sobre que reposaba el empréstito para la construcción del ferrocarril de Antioquia desde Puerto Berrío á Medellín.

A

El Gobierno de Antioquia no tiene deuda Exterior; por tanto su crédito en el Extranjero es una cantidad desconocida.

El depósito y empeño de las libranzas contra los rematadores de la renta de Licores, haría, sin embargo, imposible una falta total de pagos de parte del Gobierno; pues si esta renta llegase á bajar hasta tal punto que esa baja afectara á los tenedores de Bonos, el Departamento era obligado á llenar esa baja con todas sus otras rentas, como lo disponía el artículo 1.º del contrato número 6.º de 1893, firmado en Bogotá.

Empero, como Antioquia no ha demostrado su exactitud financiera exterior, el empréstito no se habría po-

dido lanzar al público directamente, sino que habría sido preciso sindicarlo á esa tasa fijada de 80 por 100.

Si el Gobierno de Antioquia se extremaba en el pago puntual de los intereses, durante el tiempo que el Ferrocarril estaba en construcción, el Sindicato hubiera podido, al concluirse la obra, ir vendiendo poco á poco los bonos de él; pero en todo caso habría tenido que conservarlos en su poder hasta la terminación del Ferrocarril.

B

El Gobierno Nacional sí tiene deuda Exterior, y por tanto su crédito es conocido. Este es tan malo, que sería imposible levantar cualquier empréstito con la garantía suya, mientras él no llegue á pagar siquiera por tres años continuos su expresada deuda.

Por tanto, podemos afirmar de un modo inequívoco que las seguridades A y B son ineficaces como garantía de una inmediata emisión hecha al público. Estas seguridades son de tal naturaleza que sólo pueden aceptárlas grandes capitalistas ó Sindicados que puedan guardarlas todo el tiempo necesario para lograr vendérselas después al público en general.

Más aún: el valor de los bonos del Ferrocarril de Antioquia era tan incierto é imposible de fijarse mientras la buena fe y exactitud de los Gobiernos fuese comprobada, que el contrato dispuso claramente el modo de comprobarla desde un principio, estipulando que las seguridades A y B fueran entregadas por ellos en manos de Depositarios debidamente nombrados, sobre quienes ni los Gobiernos ni la Casa tenían autoridad. Los Depositarios debían aplicar los valores puestos bajo su custodia al pago de los certificados que por obra hecha y otros ítems les presentasen los Ingenieros, hasta tanto que se

emitiese el empréstito. Si los Depositarios hubieran hecho esto con regularidad, y de acuerdo con los términos del contrato de construcción (cláusula xxvii) se habría probado :

I.—Que las seguridades ofrecidas tenían un valor efectivo y su entrega había sido satisfactoria, cumpliendo así los Gobiernos, por su parte, el contrato, de manera que esas seguridades se convertían en dinero ó podían descontarse para pagar los certificados siete días después de su presentación, conforme al contrato ; y

II.—Que remitir ese dinero á Europa no era un problema difícil, para lo cual los Contratistas se reservaron el derecho de que se les pagara allá lo que llegara á debérseles por certificados, hasta que se hiciera la primera emisión del empréstito.

Seis meses habrían bastado para resolver esta cuestión, y si i y ii se hubieran probado convenientemente, los bonos del Ferrocarril habrían comenzado desde entonces á tener alguna importancia valuable para los tenedores de ellos. Es verdad que esto no les hubiera dado ningún valor para ante el público en general; pero la Casa los habría conservado en su poder, con fundamento cierto de que, al concluírse el Ferrocarril, los habría podido lanzar al mercado con probabilidades de seguro éxito.

Así, pues, mientras los bonos dependieran de las solas seguridades A y B, no eran vendibles ni utilizables, y era necesidad imperativa de la Casa mantenerlos en su poder hasta que la tercera seguridad, C, les diese un valor real, no sujeto ya á la voluntad y medios de los Gobiernos de Antioquia y de Colombia.

C

Por cláusulas expresas de los contratos de construcción y de empréstito, el Ferrocarril quedaba hipotecado á los tenedores de los bonos; por tanto, en el evento de que las seguridades A y B, dependientes de los Gobiernos, viniesen á fallar, los tenedores tendrían siempre los productos netos de la línea una vez terminada hasta Medellín.

¿ A CUANTO PODRIAN ASCENDER ESTOS PRODUCTOS ?

Para determinar los productos sobre los cuales podría contar el ferrocarril de Antioquia desde que estuviera concluído, hay que estudiar separadamente estas dos cuestiones :

I. IMPORTANCIA DEL TRAFICO.—II. TARIFA APLICABLE A ESE TRAFICO

I.—*Importancia del tráfico.*

Nada parece más fácil á primera vista que establecer aproximadamente la cantidad de transporte con que podría contar el Ferrocarril; pero por desgracia no es así. Numerosos cálculos se han hecho en esta materia; mas como siempre se ha carecido de datos estadísticos precisos, los han basado en simples conjeturas más ó menos probables. Nosotros queremos separarnos de ese sistema, y á riesgo de pecar por defecto más bien que por exceso, nos basaremos únicamente en cifras incontestables.

Sobre el trayecto de la línea que ya está en explo-

tación hemos tropezado con la misma dificultad. Por más increíble que ello parezca, es la verdad que no se ha publicado ninguna estadística completa de los transportes efectuados allí de 1891 en adelante. Nos vemos, pues, obligados á tomar como base de nuestros cálculos las cifras publicadas á este respecto en el Informe del señor Gobernador á la Asamblea departamental en 1892, donde se encuentran ciertos datos correspondientes á los años de 1890 y 1891. Dejaremos á un lado el año de 1890, porque, si recordamos bien, en aquel año todavía se iba por la vía de Islitas la mayor parte del tráfico, á causa del mal estado de la línea. Un simple examen de los cuadros publicados por el señor Gobernador persuade que en aquel año el tráfico debió ser muy irregular, pues ciertos meses figuran allí con cantidades verdaderamente insignificantes, lo que no puede explicarse sino por la ausencia de trenes.

Ya en 1891 el tráfico comienza á regularizarse, y para ese año encontramos una cantidad de transporte así: 78,108 bultos importados y 39,712 exportados. Estas cifras nos han sido confirmadas por todos los informes privados que hemos podido proporcionarnos, y están también acordes con las que ha publicado el *Ferrocarril de Antioquia* el 27 de Febrero de 1894, en su número 30, donde da para el mes de Diciembre de 1893, como carga transportada, 620,205 kilogramos, equivalentes á 11 ó 12,000 bultos. Y téngase en cuenta que el mes de Diciembre no es en Antioquia de una actividad comercial extraordinaria; al contrario, puede considerársele como un mes inferior al término medio. Se sabe, en fin, que en los años de 1893 y 1894 se sufrió una gran depresión comercial en Antioquia y particularmente en la plaza de Medellín.

En presencia de estas cifras auténticas podemos valorar el tráfico del Ferrocarril, sin riesgo de equivocación por exceso, de la manera siguiente, y como término medio un mes con otro :

Importaciones	3,800 cargas.
Exportaciones	1,800 cargas.

Permítasenos repetirlo. Deseamos valorar tan exactamente como sea posible, en este capítulo, el tráfico efectivo y real sobre que puede contar el Ferrocarril hoy en día, desde que esté terminada la línea hasta Medellín, concediendo voluntariamente que la sola terminación del camino no desarrolle desde luego un tráfico mucho mayor que el existente.

Para lograr nuestro objeto debemos fijarnos sobre dos clases de transportes diferentes :

I.—El transporte de pasajeros, equipajes y bestias de silla y de carga, que la mayor parte de ellos lleva consigo ;

II.—El tráfico local, que no ha sido hasta hoy absorbido por la línea entre lugares tan importantes como San Roque, Santo Domingo, Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello y muchos otros más, que sin estar precisamente sobre la vía, no dejarían de aprovecharse de ella en mayor ó menor escala.

Creemos que puede adoptarse como un término medio muy bajo para el número de pasajeros, el siguiente :

De Medellín á Puerto Berrío..	8 en cada sentido.
De Medellín á San Roque	8 en cada sentido.
De Medellín á Santo Domingo.	8 en cada sentido.
De Medellín á los diversos puntos del Valle.....	20 en cada sentido.

Por lo que hace al tráfico local, puede valorarse como sigue el que ya existe actualmente, como tráfico de pasajeros entre las diversas localidades intermediarias :

Entre las del Valle.....	20 en cada sentido.
A Santo Domingo	10 en cada sentido.
A San Roque.....	10 en cada sentido.

Cuanto al ramo de carga, creemos no exagerar valorándolo como sigue:

De Santo Domingo hacia Medellín, por mes, cargas... ..	500 á \$ 8.
De Santo Domingo hacia Puerto Berrío, por mes, cargas.....	300 á \$ 5.

El sólo producto de este tráfico representaría un valor aproximativo de \$ 150,000, es decir, cerca de $\frac{3}{4}$ por 100 de todo el monto del empréstito, á un cambio no mayor que el 150 por 100. Sin embargo, como estas cifras no se apoyan sino sobre observaciones personales (aunque todos los que conozcan aquella región conven- drán en que no exageramos), prescindiremos de ellas en nuestros cálculos, y si las citamos aquí es sólo para que se vea que adrede echamos en olvido cantidades seguras y no despreciables. Pero en realidad nosotros no quere- mos basarnos sino en datos oficiales que muestran el producto fijo del Ferrocarril desde que esté concluído, sin que se nos pueda criticar en ningún caso porque nos excedamos de la verdad, sino más bien porque nos que- damos atrás de ella.

TARIFA APLICABLE

La experiencia ha probado que es un error, en fe- rrocarriles como el de Antioquia, fijar desde el principio tarifas demasiado bajas. En efecto, la explotación de la vía exige, con razón, un tren diario en cada dirección, y las Especificaciones exigían, en el caso que nos ocupa, una carga útil de 40 toneladas para cada tren. La capa-

ciudad de transporte mensual en cada dirección sería, pues, de 1,200 toneladas por mes, ó sea más de 10,000 cargas. De donde resulta que más de las dos terceras partes de los trenes andarían vacíos, ó lo que es lo mismo, que cada tren no transportaría efectivamente sino el 33 por 100 de la carga que en realidad podría transportar sin que el costo de la explotación se aumentara en un centavo. Sería infundado creer que el aumento del tráfico resultara principalmente desde el día en que se redujera el costo de los transportes; al contrario, ese aumento sobrevendrá más bien por razón de la facilidad, rapidez y frecuencia del nuevo modo de comunicación. Se puede establecer como regla que las primeras tarifas deben ser calculadas de modo que procuren una ligera disminución de los gastos antiguos acostumbrados, so pena de comprometer desde un principio el equilibrio de los presupuestos de la empresa, lo que es siempre sensible y desalentador.

En materia de explotación de ferrocarriles, como en toda otra empresa, los comienzos constituyen un período de crisis. El nuevo medio de locomoción entra á servir con una capacidad de trabajo que sobrepasa considerablemente las necesidades inmediatas. Nos apresuramos á agregar, empero, que esta exageración de trabajo y capacidad es indispensable, teniendo en cuenta que la experiencia universal enseña que la creación de la nueva vía lleva consigo un enorme desarrollo del tráfico.

Hay, por tanto, dos desiderata que realizar, opuestos entre sí á primera vista, en tratándose de fijar las tarifas para un nuevo ferrocarril:

I. — Dar á la clientela cierta suma de ventajas económicas apreciables con relación al costo antiguo de los transportes; y

II.—Asegurar á la empresa una renta remuneradora, aun durante el primer período de crisis.

Si la realización de estas dos condiciones es indispensable en toda explotación ordinaria, ¡cuánto más no lo será ella cuando se trata de un ferrocarril construído con fondos dados en préstamo á un Gobierno cuyos recursos no pueden ser más limitados !

Así es que para conciliar ese doble interés, creemos que se podría adoptar como precio del transporte de una carga entre Puerto Berrío y Medellín, por término medio, \$ 18 para la importación y \$ 10 para la exportación. ¿Ofrecerán estos precios una suma de ventajas atendibles á los dueños de carga ? No vacilamos en responder afirmativamente. Con esos precios se realiza una economía directa de cerca de un 15 por 100 sobre los precios actuales. El transporte de cada carga de Monos á Medellín cuesta poco más ó menos ese precio, para cargas ordinarias : el dueño economiza, pues, lo que hoy paga de Puerto Berrío á Monos. En realidad la economía del cargador sería más considerable, si se tiene en cuenta que en el Ferrocarril no estaría sujeto á determinados medios de empaque, que son á las veces demasiado costosos (aún más de un 5 por 100) ; los riesgos de deterioros y fractura de la mercancía desaparecerían, abaratando también los gastos de seguro ; y, en fin, la rapidez del transporte, aparte de toda otra ventaja, realizaría una economía apreciable en los intereses del capital representado por la misma mercancía.

Nótese, además, que esta tarifa, lo mismo que la que vamos á proponer para los pasajeros, no se aplicaría en realidad sino en un espacio de tiempo muy limitado. Nadie se atrevería á negar que el tráfico no alcanzaría en poco tiempo un considerable desarrollo, cosa que demos-

traremos más adelante de un modo palmario. Y entonces no habría razón para no bajar proporcionalmente las tarifas, toda vez que, como ya lo demostrámos atrás, el tráfico puede triplicarse sin aumentar en nada los gastos de la empresa.

Para los pasajeros proponemos la tarifa siguiente, como término medio :

De Puerto Berrío á Medellín.....	\$ 10
De San Roque á Medellín.....	7
De Santo Domingo á Medellín.....	5
En el Valle del Porcè.....	1

Bien entendido que estos precios comprenden el costo del transporte de los equipajes, bestias de silla y de carga, etc. En fin, para valorar el tráfico proveniente de los pasajeros transportados entre puntos intermedios de la línea, proponemos \$ 1 por cada uno.

Con estas bases podemos ya calcular con certidumbre los productos anuales del ferrocarril de Antioquia desde el comienzo de la explotación de la vía :

A.—MERCADERIAS

1.—*Tráfico con Medellín.*

Tres mil ochocientas cargas importadas mensualmente, á \$ 18 cada una, \$ 68,400 por mes, ó sea por año	\$ 820,800
---	------------

Mil ochocientas cargas de exportación, á \$ 10 cada una, \$ 1,800 por mes, ó sean por año	216,000
---	---------

Total valor del tráfico con Medellín..	\$ 1.036,800
--	--------------

II.—*Tráfico local (que se desecha).*

I.—Importación de 500 cargas mensualmente, de más atrás de Santo Domingo á Medellín, á \$ 8 cada una, \$ 4,000 por mes, ó sea por año.....	\$ 48,000
II.—De 200 cargas de Santo Domingo (La Quiebra, Remedios, etc.), á \$ 5 cada una, \$ 1,000 por mes, ó sea por año	12,000
III.—Movimiento de 500 cargas en el Valle, á \$ 3 cada una, \$ 1,500 por mes, ó sea por año.....	18,000
IV.—Movimiento de 300 cargas por mes entre Santo Domingo y Puerto Berrío, á \$ 5 cada una, \$ 1,500 por mes, ó sea por año..	18,000
V.—Id. íd. de San Roque á Puerto Berrío, 300 cargas cada mes, á \$ 3 cada una, \$ 900 por mes, ó sea al año....	10,800
Valor total del tráfico local....	<u>\$ 106,800</u>

B.—PASAJEROS

I.—*De Medellín.*

De Medellín á Puerto Berrío, 8 en cada sentido, sean 16 por día, á \$ 10 cada uno, \$ 160, ó sea por año.	\$ 58,400
Id. íd. á San Roque, 8 en cada sentido, sean 16 por día, á \$ 7-50 cada uno, \$ 120, ó sea por año.....	43,800
Id. íd. á Santo Domingo, 8 en cada sentido, sean 16 por día, á \$ 5 cada uno, \$ 80, ó sea por año.....	29,200
Pasan....	<u>\$ 131,400</u>

Vienen.....	\$ 131,400
Entre los diversos puntos del Valle, 20 en cada sentido, sean 40 por día, á \$ 1 cada uno, \$ 40, ó sea por año.....	14,600
Total.....	<u>\$ 146,000</u>

II.—*Tráfico local (que se desecha).*

Entre las poblaciones del Valle, 20 en cada sentido, á \$ 1 cada uno, \$ 40, por día \$ 40	
De Santo Domingo á San Roque, 10 pasajeros, en cada sentido, á \$ 1 cada uno, \$ 20, por día.....	20
De San Roque á Puerto á Berrío, 10 pasajeros, en cada sentido, á \$ 1 cada uno, \$ 20, por día.....	20
Total.....	<u>\$ 80</u>
ó sea al año.....	<u>\$ 29,200</u>

PRODUCTOS GENERALES

A. Mercancías	\$ 1.036,800
B. Pasajeros.....	146,000
Total	<u>\$ 1.182,800</u>
<i>Tráfico local (que se desecha).</i>	
A. Mercaderías.....	\$ 106,800
B. Pasajeros	29,200
Total.....	<u>\$ 136,000</u>
Total general.....	<u>\$ 1.318,800</u>

De esta renta debe deducirse el gasto permanente que causa el sostenimiento de la línea. Como dato cierto para esta deducción puede tomarse el siguiente : mientras los contratistas estuvieron encargados de la vía, en su parte más costosa, los pantanos de *La Malena*, los gastos de conservación ascendieron á \$ 300 por cada milla, siendo uno de los ítems más gravosos las frecuentes reparaciones de los puentes de madera en aquella sección anegadiza ; mas como esos puentes habían de ser cambiados por otros de hierro y mampostería, ese ítem iba á desaparecer. Lo mismo hubiera sucedido con respecto á la falta de balasto en aquel trayecto, que luégo hubiera sido balastado convenientemente. En estas condiciones, y tomando en cuenta la reducción de gastos que se habría tenido que obtener en la conservación de la línea, al ponerla de acuerdo con las Especificaciones del contrato, es decir, haciendo un verdadero ferrocarril, cual iba á hacerlo la Compañía constructora, no es aventurado, ni con mucho, calcular un gasto permanente de \$ 200 por cada milla y por mes, lo que nos daría para las 125 millas de Puerto Berrío á Medellín (la mayor parte de las cuales no costarían nunca ni la tercera parte de esa suma) un total de \$ 300,000 por año.

Deduciendo, pues, los gastos de conservación de la renta anual producida por el sólo tráfico de mercaderías y pasajeros del capítulo *Productos generales*, se tendría la suma de \$ 882,800 para aplicarla anualmente al pago de los intereses del empréstito.

Calculando esta suma de \$ 882,000 como igual á la de £ 64,000 (al cambio de 175 por 100), obtendríase esta suma, por lo menos, para el pago de los intereses. Y suponiendo que tanto la renta de licores como el subsidio nacional faltaran por cualesquiera motivos ; supo-

niendo que el tráfico permaneciera estacionario á pesar de la conclusión del Ferrocarril, lo cual no está en el curso natural de las cosas ; no obstante todo eso, que se acepta como posible, ello es que esa suma de £ 64,000 anuales quedaría siempre para los tenedores de bonos del empréstito para el ferrocarril de Antioquia, pues aunque el cambio propuesto de 175 por 100 se alterase en contra de la moneda nacional, en la misma proporción se podría alterar el precio de las tarifas para buscar el equivalente probable.

El monto total del empréstito era de £ 1.550,0000 ; luégo las £ 64,000, producto neto de la empresa, representaban el 4,13 por 100 de interés anual. Por donde se ve que los tenedores de bonos estarían siempre ciertos y seguros de recibir por su capital invertido ese 4,13 por 100, que es un interés ya de suyo aceptable en sus condiciones de estabilidad. Y tanto más podemos afirmarlo así cuanto deliberadamente no hemos incluido en nuestros cálculos suma alguna por el no desatendible tráfico local, que sería el de más fijo rendimiento y desarrollo con el Ferrocarril concluído.

Ahora bien : ¿ qué otros bonos de ferrocarriles en Sur América aseguran á sus tenedores, de un modo cierto, ese 4,13 por 100, y á cómo valen esos bonos en el mercado del mundo ?

Para contestar esta pregunta debe examinarse la lista de ferrocarriles Suramericanos cuyos bonos no dependen de garantías ofrecidas por los respectivos Gobiernos ; en otros términos, debe estudiarse el valor venal de los bonos de aquellos ferrocarriles Suramericanos que se bastan á sí mismos y que ningún Gobierno respalda con sus rentas.

Los siguientes ferrocarriles están en una de estas tres condiciones :

a) No tienen garantía alguna del Gobierno en cuyo país se explotan :

b) Bastándose ya á sí mismos, han devuelto la garantía que en un principio obtuvieron y se han libertado de la inspección oficial ;

c) Los Gobiernos que les ofrecieron garantías no cumplieron sus compromisos :

Argentine Republic —Buenos Ayres, Great Southern. Buenos Ayres and Ussenada. Buenos Ayres Northern. Buenos Ayres and Rosario. Buenos Ayres Western. Central Argentine. Santa Fe de Córdoba. Córdoba Central.

Brazil. —Sao Paulo. Brazilian Imperial Central Bahía.

República del Uruguay.—Central Uruguay.

México.—Interoceanic of Mexico.

Venezuela.—La Guaira á Caracas.

Colombia.—Cúcuta.

Todo lo que antecede muestra claramente que una vez terminado el ferrocarril de Antioquia, el valor de sus bonos tampoco sería afectado por el descrédito en que por desgracia están los bonos del Gobierno Colombiano ; pues que el valor de los bonos de los Gobiernos en cuyos países están explotándose los Ferrocarriles que acabamos de mencionar está muy abajo de la par, si no ha llegado á cero ; en tanto que esos Ferrocarriles cotizan sus bonos aun más allá del 100 por 100. La obra pública que una vez construída paga, no necesita sino que no se la perturbe y se la deja administrar científica y económicamente.

Que el tráfico del ferrocarril de Antioquia se habría desarrollado considerablemente al concluirse la línea, es una proposición que se demuestra con sólo enunciarla. La perspectiva de ver terminado el Ferrocarril desarro-

lló en Antioquia de un modo extraordinario las plantaciones de café, de tal suerte que sin la suspensión intempestiva de los contratos, esa sola industria abastecería la empresa con un tráfico de exportación superior sin duda á todo el de importación actual. La industria minera está paralizada en el rico valle de Medellín, por dos dificultades principales, que la construcción del Ferrocarril habría vencido, á saber : falta de maderas y exagerados gastos de transporte. La línea férrea habría puesto al alcance de los mineros de aquella región todas las maderas del valle del Nus y de las cordilleras de Yolombó, y les habría facilitado la maquinaria indispensable para la explotación lucrativa de aquellos ricos minerales, que también se habrían podido exportar con mucha ventaja en forma de jaguas y concentrados, que nada producen por los primitivos medios de elaboración á que se les somete actualmente.

La construcción del Ferrocarril á Medellín habría conducido infaliblemente á su prolongación hacia Amagá, Titiribí, Fredonia y el río Cauca. Sin fantasía de ninguna clase puede entreverse el inmenso desarrollo que hubieran tomado entonces las carboneras de Amagá, Titiribí y Fredonia, la Ferrería de la primera de esas poblaciones, las minas del Zancudo y Sitioviejo y las plantaciones de café de todo Suroeste, amenazadas hoy y paralizadas por el temor al costo exorbitante de los fletes. Nadie puede calcular con exactitud cuántas fuentes de riqueza, hoy inexploradas y desconocidas, surgirían como por encanto en aquella rica y laboriosa sección de la República el día que una fácil y rápida comunicación con el Exterior viniese á doblar y triplicar sus fuerzas productivas. Desde los hoy desiertos valles del Nus y del Nare hasta las frondosas selvas y dehesas del Cauca,

granero de la capital del Departamento, la transformación favorable habría sido completa.

El trazo del Ferrocarril con la introducción del sistema de cremallera, se presta precisamente á una fecunda aumentación del tráfico, en observancia de las leyes económicas de esa clase de trabajos. Ese sistema permite, en efecto, colocar estaciones secundarias en todo lugar donde haya hoy ó se formen mañana centros de población, empresas agrícolas ó mineras. La grande estación de La Quiebra habría sido el *rendez-vous* de la región Oriental del Departamento con la riquísima región de Remedios y todo el Nordeste; y Santo Domingo y San Roque se habrían ligado á la vía con la mayor facilidad, según estudios que hicieron de esos cortos ramales los Ingenieros de la Casa Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.* En tanto que con las *famosas escalas de Jacob* del señor Jones, prohijadas por el Ingeniero Oficial que nombró el Gobierno de Antioquia y luego por un Gerente y una Junta que allá conocen demasiado; con ese trazo, se dice, que presupone trayectos hasta de 15 millas con pendientes de 4 por 100 en sistema de adhesión, en líneas rectas y en curvas fuertes y contrariadas, sin que pudiera pararse en otro lugar que en el cuévano sombrío del *magnífico túnel*, que, según ellos, ha de horadar La Quiebra cuando Creso determine hacer esa ferrovía; con ese trazo, el Ferrocarril venía á ser un mero expreso de Medellín á Puerto Berrío, muy apropiado para los Agentes viajeros, pero infecundo para la región recorrida por él y con él conexionada.

No queremos insistir en esta parte de nuestro trabajo.

La experiencia universal tiene comprobado hasta la saciedad que un Ferrocarril desarrolla inevitablemente

el tráfico aun en las regiones más ingratas. ¿ Por qué no sucedería lo mismo en Antioquia, donde todos los elementos favorables están aguardando hace veinte años la deseada hora en que los trenes crucen sus valles y selvas, sus veneros y yacimientos? Quien quiera sobre la materia datos y cálculos más abundantes, puede ver el libro del señor Cisneros, los trabajos de D. Lucio Restrepo y aun el siguiente párrafo de carta que encontramos en *El Ferrocarril de Antioquia*, página 306, y que fue dirigida al mentado Gerente por el señor Ramón Goenaga, Cónsul de la República en Londres:

“Que los productos del Ferrocarril de Antioquia serán en mucho superiores á lo que calculó el señor Cisneros, puede verse en lo que ha acontecido en Cúcuta. Cuando este Ferrocarril se terminó eran muy escasos los pasajeros y hoy llegan á 100,000 al año, á pesar de que Cúcuta se comunicó por él con puntos despoblados y que quedan á enorme distancia de Maracaibo, en su centro de población. Es decir, que en pocos años se logró que la población de 20,000 almas se moviera cinco veces al año. Pero una prueba aun más clara hallará usted en el ferrocarril de Santamarta. Cuando el Ferrocarril estaba á catorce kilómetros de Riofrío, centro agrícola de gran fertilidad, casi no había pasajeros ni carga: dos años después de haber llegado á dicho punto y puesto en directo contacto el distrito de Santamarta, de 10,000 habitantes, con el de la Ciénaga, de 10,000, había más de 100,000 pasajeros, es decir, se movía la población cinco veces. La carga de tráfico Interior, pues el Exterior no existe aún en la línea, pasó de casi cero á 16,000 toneladas y luego con el plátano guineo subió á muchísimo más y sigue en aumento constante, y esto que la vía tiene casi paralela al mar otra de botes baratísimos. ¿Cuál no sería, pues, el tráfico tan lu ego como las már-

genes del Magdalena estén á seis horas de Medellín? Casi me atrevo á afirmar que no bajaría el número de pasajes de 500,000. Respecto de la carga hay que tener en cuenta que todo lo necesario para la vida pasaría por la línea desde la madera de construcción y los frutos y el pescado hasta la barra de oro. Recuerdo que poco después de dado al tráfico el ferrocarril de la Sabana, el dulce afluyó á Bogotá más fácilmente, dejó de venir á Honda como antes, no bajó tanto á Barranquilla-aumentó la demanda en Santamarta que lo suple, y la provincia de Riohacha hubo de crear nuevas plantaciones, es decir, la influencia del Ferrocarril se hizo sentir á 1,500 kilómetros de distancia.”



CONCLUSION

Resulta, pues, de todo lo expuesto, que el ferrocarril de Antioquia habría producido, desde su terminación y con el sólo tráfico actual, un interés de 4 por 100, fijo y seguro, á los capitales empleados en él; por consiguiente, los bonos lanzados en esa época habrían podido colocarse á la par, dejando á los constructores y demás miembros del Sindicato autorizados para emitir el empréstito, la ganancia ó prima de la emisión estipulada en el contrato (20 por 100); ó sea la suma de £ 310,000, aun admitiendo, como se supone, que las garantías ofrecidas por los Gobiernos fallaran absolutamente. Y si se admite (lo que no es jactanciosa pretensión para gentes que manifiestan completa confianza en estas entidades) que el Departamento y la Nación hubieran cumplido religiosamente sus compromisos, entonces la cotización de ese empréstito, con un 6 por 100 seguro, habría sido más alta y la ganancia del Sindicato más considerable.

Que no se arguya, nó, que el beneficio para los contratistas era exorbitante, y por consiguiente el contrato era malo para el país; nada de eso. El contrato es, con toda verdad, un contrato conmutativo, en que toda la ganancia, cualquier ganancia, de la parte constructora y prestamista era compensación equitativa de otra ganancia igual para el Departamento. La obra ejecutada por los contratistas, que era propiedad del Gobierno, desde el momento de la hechura de cada trayecto entre, gado habría dejado á Antioquia, aparte de muchas otras ventajas, los beneficios tangibles que vamos á demostrar superiores en mucho á los que hubieran realizado los contratistas.

I

Según los contratos, los Gobiernos tenían que pagar anualmente, durante los tres primeros años, la suma de £ 87,500.

De esta época en adelante y por espacio de diez y siete años en que se habría amortizado el empréstito, tendrían que seguir pagando, conforme á los contratos, £ 107,500.

Los Gobiernos declararon solemnemente que estaban dispuestos á pagar estas cantidades, tomándolas de sus propias actuales rentas, en cambio de la hechura de la línea, construída conforme á las Especificaciones del contrato. Para consentir en tales sacrificios era preciso que se estimasen en mucho las ventajas que el Ferrocarril había de proporcionar al país. Calculemos, pues, con la precisión de los números, y mediante los datos que dejamos establecidos sobre el tráfico de la vía, los verdaderos, reales y únicos desembolsos que la ejecución exacta de los contratos habría impuesto al Departamento y á la Nación :

1.º Año	£	87,500
2.º Año	£	87,500

Durante el primer año el Ferrocarril habría llegado frente á San Roque, á la milla 65, poco más ó menos la mitad del camino de Medellín, dejando un producto neto durante el año de \$ 441,000. Al cambio de 175 representa esta suma

32,000

Luego el desembolso real es apenas 55,500
pues el pago nominal es de £ 87,500.

3.º Año	£	87,500
---------------	---	--------

El Ferrocarril estará al fin del 2.º año en explotación hasta el pie de *La Quiebra*, lo que representa cerca de las dos terceras partes del trayecto total. La renta neta sería, pues, de 882,000 multiplicado por dos y dividido por tres igual á \$ 588,000, lo que al cambio de 175 equivale á

42,764

El desembolso real en este año sería por consiguiente de £ 45,000

4.º Año. El pago nominal era de	£	107,500
---------------------------------------	---	---------

El Ferrocarril estaría terminado hasta Barbosa al fin del tercer año, es decir, las tres cuartas partes de la vía total, cuyo producto neto habría sido de 882,000

Pasan	£	107,500	188,000
-------------	---	---------	---------

Vienen.... .. £	107,500	188,000
multiplicado por 3 y dividido por 4 igual á \$ 661,500, ó sea al cam- bio de 175, unas.....£	50,000	

Para este año el desembolso real habría sido de	£	57,500
--	---	--------

5.º Año. El pago nominal ha- bría sido en este año de.....£	107,500	
--	---------	--

Concluído el Ferrocarril y en explotación normal daría un pro- ducto neto de \$ 882,000, lo que al cambio presupuesto de 175, sería igual á	£	64,000
---	---	--------

£	43,500
---	--------

Total..... .. £	289,000
-----------------	---------

De esta suma habría que rebajar, para fijar verdaderamente el monto de las sumas pagadas por los Gobiernos, el saldo líquido que habría de quedar en poder de los Depo- sitarios al fin del cuarto año, según resulta de la exposición del contrato de empréstito, con que comenzó este trabajo, sea..... £	48,500
---	--------

Total verdadero.....£	240,500
-----------------------	---------

En el supuesto más desfavorable, la diferencia ó dé-
ficit contra los Gobiernos, deducido el producto del trá-
fico, permanecería estacionario desde este cuarto año,
aun suponiendo también que el tráfico se conservara sin
aumento ninguno en este tiempo. No creemos temerario
asegurar que ese déficit habría desaparecido del cuarto
año en adelante, habida consideración á la manera mo-

derada de nuestros cálculos y al valor real del tráfico local que nosotros hemos desechado. Para lograr este resultado bastaría que el producto neto del tráfico aumentara, durante ese tiempo, de \$ 882,000 á \$ 1.300,000, poco más ó menos, es decir, que aumentara menos de la mitad del tráfico actual. En efecto, la suma de \$ 1.300,000 equivaldría al cambio de 175 á los pagos que de allí en adelante tendrían que efectuar los Gobiernos. Esos pagos se elevaban :

Por intereses sobre la suma de £ 1.550,000, al 6 por 100.....	£	93,000
Sueldo de los Depositarios.....		2,250
		<hr/>
Total.....	£	95,250
		<hr/>

El gasto total efectivo que habrían tenido que hacer los Gobiernos hubiera sido, pues, de £ 240,500. Es decir, que á partir de esa época (el cuarto año) el producto del Ferrocarril habría bastado para el pago del sostenimiento y explotación de la vía, para pago de intereses y de sueldos y para amortización de este capital.

Ante esta sencilla exposición nadie podrá negar que las utilidades de los constructores del Ferrocarril eran apenas justa compensación de las ventajas que los Gobiernos iban á obtener de la realización de la obra. Cúlpense á sí mismos los que no entendieron una negociación tan equitativa como esta.

Bogotá, 20 de Agosto de 1895.

CHARLES TALLENT SPENCER.

EL CREDITO DE COLOMBIA (1)

(De *La Luz* número 280 de 24 de Noviembre de 1883).

La interesante carta que sigue de la Casa de los señores Enrique Cortés & Compañía (*Limited*), de Londres, merece la mayor atención del público. Mientras le dedicamos algunas líneas que la falta de espacio nos obliga hoy á aplazar, recomendamos su estudio á todos nuestros lectores, á los hombres públicos y principalmente á los señores Secretarios de Hacienda y del Tesoro.

Eastcheap Buildings, Eastcheap.

Londres, Octubre 15 de 1883.

Señor Director de *La Luz*.

Las cartas y periódicos que nos llegan de nuestra patria nos mantienen enterados de la alarmante crisis económica que atraviesa el país, la cual, complicada como se halla con la situación política, amenaza envolver á la nación en una no muy distante bancarrota.

Por las mismas fuentes vemos que la opinión pública señala como única esperanza para conjurar aquel peligro, la de promover de un modo eficaz la construcción de rápidas vías de comunicación que den aliento y estímulo á la industria nacional. Parece también que todo el mundo comprende nuestra absoluta carencia de los recursos necesarios para emprender aquellos trabajos,

(1) Hemos reproducido este interesantísimo escrito, tanto por lo que él sugiere acerca de la prolongada crisis colombiana, cuanto para responder con él á los que han maldecido del nombre y mercado inglés á causa de esta justísima reclamación; y, en fin, para que se vea que la "inteligente" combinación de los contratos era la única posible y segura, como lo demostramos en el estudio anterior.

y que sin capital extranjero que los alimente, es en vano tentar esfuerzos que vendrían á ser estériles.

Pensamos que este juicio de la opinión pública es eminentemente correcto y acertado, y por ello nos permitimos dirigir á nuestros compatriotas algunas reflexiones por medio de su acreditado periódico, á fin de contribuir en algo, si es posible, á facilitar el ansiado resultado.

Por las varias tentativas que de tiempo atrás se están ensayando, siempre en vano, es fácil comprender que existen diversas y multiplicadas dificultades para atraer capital extranjero al país.

Parece á primera vista incomprensible por qué sería difícil lograr que el capital europeo, acumulado como se halla en enormes cantidades y obteniendo pequenísimos intereses, no hubiese de correr presuroso á nuestro país, halagado, como debe encontrarse, por una pingüe remuneración. Sin embargo, tal es el caso, y bastan pocos momentos de reflexión para descubrir algunas de las causas que á ello contribuyen.

La inseguridad política, la escasa civilización, la corta población, lo mortífero de los climas y la falta de conocimientos exactos aqueude el Atlántico sobre la verdadera situación y recursos de la República, se cuentan entre las principales.

Pero hay además una poderosísima, y que acaso por sí sola contrarrestaría la influencia de todas las demás reunidas, sí, así como nos es hoy adversa lográsemos tornarla en favorable. Queremos hablar del crédito de la nación en el mercado de Londres.

Para comprender esto bien, se hace necesario asentar dos observaciones que, siendo de aparente evidencia, no requieren extensa demostración:

1.^a Toda empresa, para la construcción de ferrocarriles en nuestro país, requiere ayuda y estímulo de parte del Gobierno Nacional. Nuestro desarrollo aún no es suficiente para que grandes capitales se aventuren, halagados con el exclusivo probable provecho de las empresas.

2.^a El no cumplimiento de nuestros compromisos con nuestros acreedores extranjeros, ha hecho que nuestro Gobierno pierda su crédito en el mundo fiscal, es decir, que no se tenga confianza en él. Y esta pérdida de crédito es tanto más grave, cuanto que se juzga que no paga por falta de voluntad y no por falta de recursos.

Pero se dirá: “Si nuestros acreedores no nos tienen confianza, ¿en qué puede influir su opinión para que otros que no sean ellos, nos presten su dinero para invertirlo en empresas provechosas y con suficientes garantías?”

La respuesta á esta pregunta forma el punto cardinal del presente escrito, y á ella llamamos la atención de nuestros compatriotas.

La ciudad de Londres es el gran receptáculo fiscal del mundo entero, es el centro y como el corazón del sistema fiscal universal. Por un encadenamiento semejante al de la circulación de la sangre en el cuerpo humano, Londres expelle y atrae los capitales del mundo.

Ahora, en el mecanismo económico, el crédito entra como factor importantísimo. El crédito es *confianza*, y por él se logra que un individuo ó entidad obtenga sin capital propio los provechos que aquel capital le daría. Para facilitar el desarrollo de este fenómeno, se ha apelado á la circulación del papel, es decir, á la circulación de una promesa escrita de pago que se hace equivalen-

te al pago mismo. Por otra parte, como raros son los individuos que poseen muy grandes capitales y más raros aún los que, poseyéndolos, se inclinan á arriesgarlos en una sola empresa, se ha apelado á la formación de compañías anónimas, en que muchos individuos juntan pequeños capitales para formar uno grande. Las compañías anónimas explotan el crédito por la emisión de *acciones*, que son promesas de pago y que circulan en el mercado con mayor ó menor facilidad, según la confianza que inspiran.

El accionista de una empresa se halla, pues, merced á esta maravillosa combinación, en aptitud de aprovecharse en cualquier momento del capital que tiene invertido en ella por la negociación de sus acciones.

Se verá, pues, que el gran problema es estimar qué grado de confianza inspira un papel que se halla en circulación, es decir, qué valor tiene.

Esto es lo que se llama la cotización.

Todo lo anterior puede considerarse como lugares comunes; pero era preciso hacer mención de ello para desarrollar lo que sigue.

Y como Londres es el centro universal del movimiento de papeles, en Londres es donde diariamente se expresa qué grado de confianza merece todo papel, es decir, *cuánto vale*.

Esta cotización se efectúa en una corporación llamada *Stock exchange* (Bolsa de papeles). Esta corporación tiene sus miembros conocidos, su reglamento interno y su constitución.

Las diarias pulsaciones de este gran corazón se transmiten de minuto en minuto á todos los centros industriales del mundo, y llevan allá su influencia irresistible. No podrá mantener en Amsterdam, Nueva York ó

París un papel una alta cotización, cuando Londres la marca en descenso, y al contrario.

Mas no se crea que la Bolsa de Londres sea una especie de registro automático, en donde basta que un papel se halle en la atmósfera para que refleje en él su influencia. La puerta de la Bolsa es estrecha. Para que un papel pueda ser cotizado allí, es preciso que su cotización sea autorizada por el Comité director de la Bolsa.

Puede decirse que no hay en el mercado europeo y de los Estados Unidos un papel que no considere como una inmensa ventaja el que sea cotizado en la Bolsa de Londres, en tanto que su proscripción de aquel privilegiado recinto se considera como un golpe mortal á su crédito.

Y desde luego, toda grande empresa, al lanzarse, buscando suscripciones en el público, lo primero que hace es solicitar la entrada á la Bolsa de Londres: si ella le es negada, por lo general, la empresa, en embrión, perece sin remedio.

Ahora bien: *toda empresa que gire sobre el crédito del Gobierno Colombiano* ESTA PROSCRITA DE LA BOLSA DE LONDRES.

¿Por qué?

Vamos á verlo.

Como Londres es el gran centro fiscal y son capitales ingleses los que han suministrado casi todos los empréstitos hechos á los Gobiernos extranjeros, se ha organizado en esta ciudad una Corporación llamada *Consejo de Tenedores de bonos extranjeros*, que se entiende en nombre de todos los prestamistas con los Gobiernos deudores. Se comprende, pues, que esta Corporación será (como lo es efectivamente) una asociación altamente respetable, tanto por el personal que la compone, como por los enormes intereses que representa.

Se sabe que el Gobierno inglés ha rehusado prestar su intervención y mano fuerte para proteger á los prestamistas en sus diferencias con los Gobiernos deudores.

Ha resuelto, pues, el Consejo de tenedores, ejercer otra especie de *sanción penal* con los deudores morosos, y ha apelado al expediente de colocarles en el *índice exurgatorio* de la Bolsa. Para esto los bonos de los Gobiernos morosos no se cotizan en la Bolsa, y el Consejo opone su *veto* á que se coticen compañía ó empresa alguna que derive sus provechos del crédito de un Gobierno moroso.

Hé aquí el grande obstáculo para conseguir recursos para nuestras mejoras materiales.

Al pretender buscarlos, tenemos irresistiblemente que venir á Londres. En Londres no encontraríamos un capitalista, por acaudalado que fuese, que por sí solo nos diese el dinero. Sería indispensable buscarlo en suscripción pública. Esta suscripción tropezaría con el *invencible* obstáculo de que no sería cotizada la empresa en la Bolsa.

Todos los planes que se fragüen por allá sobre distintas bases, tendrán que fracasar sin remedio.

Para obtener recursos para nuestras mejoras materiales, tenemos que pasar por la Bolsa de Londres, y para que se nos abra la puerta de la Bolsa, es preciso *reasumir el pago de los intereses de la Deuda exterior*.

No pretendemos que se desembolse la gran suma del vigente contrato, que acaso es superior á nuestros recursos ; pero sí que se haga un arreglo equitativo, buscando términos aceptables para ambas partes, y que lo cumplamos religiosamente.

Tenemos motivos para creer que el Consejo de Tenedores con gusto entraría en un arreglo equitativo y

que se harían concesiones importantes; pero también es cierto que si pretendiésemos injustificables rebajas, los acreedores preferirían esperar. ELLOS SABEN QUE ALGUN DIA, tarde ó temprano, los ojos de la Nación se abrirán á *la ruinosa situación de no tener crédito en el mundo*, y entonces, cuando los recursos de la Nación sean mayores, y que la necesidad del arreglo venga á hacerse palpable á todos los espíritus, las condiciones que se acepten serán probablemente menos ventajosas de lo que hoy se pudieran obtener.

Pero se dirá: si no obtenemos dinero en Londres, lo obtendremos en París, ó Berlín, Amsterdam ó Nueva York. Aquí se contesta que todos los caminos van á dar á Roma.

En cualesquier lugar que se solicite dinero para estas empresas, la solicitud va á recibir su respuesta en Londres. Los ferrocarriles y todas las grandes empresas del mundo están alimentadas con dinero inglés. Se sabe que hasta el empréstito hecho por la Compañía del ferrocarril de Panamá se negoció en gran parte en Londres.

El Gobierno mexicano se halla, como nosotros, proscrito de la Bolsa por idénticas circunstancias. Pero ya ha calado tanto la necesidad de pagar los intereses de su deuda para restablecer su crédito, que actualmente se está negociando con visible interés, para reasumir el pago de intereses. Como se sabe, de los Estados Unidos se ha extraído el capital que ha iniciado la construcción de ferrocarriles en la República Mexicana. La causa de esto es complexa y se halla enlazada con intereses políticos de otro orden. Pero á pesar de esto, cuando los primeros instalamentos de las acciones se han agotado, las compañías han venido á Londres á buscar capital, y

es precisamente la influencia de estas compañías, una de las más enérgicas que militan actualmente en favor de un nuevo arreglo de la deuda. Hace algunos años que se organizó en París un Banco mexicano, enlazado con el Gobierno del país; su capital era considerable y sus suscriptores acaudalados. No se contó con la Bolsa de Londres al iniciarlo, y cuando se solicitó la cotización de sus papeles, ella fue negada por influencias del Consejo de tenedores, dando así un golpe considerable á esta institución, cuyas acciones cayeron notablemente.

Venezuela hace apenas dos años que ha reasumido sus pagos, y ya ha logrado construir con capital inglés su ferrocarril de la Guaira á Caracas é iniciado otras obras de pública importancia, alimentadas también con capital británico. Fue el General Pice, americano, concesionario de dicho Ferrocarril, quien logró convencer al General Guzmán de cómo era indispensable para obtener el capital necesario, reasumir los pagos de la deuda. El General Guzmán empezó por el principio, concluyó un arreglo con los acredores extranjeros, principió á pagar, y pronto se le han abierto de par en par las puertas del crédito con su mágico cortejo.

El camino es, pues, conocido—está en nuestras manos el mantenernos bajo la proscripción que hoy nos agota y humilla, ó levantarnos á la altura á que han llegado otras naciones que, merced á los recursos obtenidos con su crédito, logran en ocasiones, como Chile, salvar su propia existencia, ó, como Buenos Aires, aumentar su prosperidad material sobre bases sólidas.

Si no fuese por el temor de dar á este escrito indebida longitud, nos detendríamos á hacer palpable cómo el descrédito del Gobierno colombiano refluye sobre el crédito de los negociantes colombianos y de las empre-

sas particulares en aquel país, aun de las que se hallan fuera de la influencia oficial.

Basta, sin embargo, afirmar este hecho y mencionar que diariamente fracasan en Londres y París empresas de pingües rendimientos, ahuyentadas por el estigma que nos marca. Usted sabe bien cómo pupulan en todos los ámbitos de la nación empresas mineras que sólo necesitan capital. Ellas ocurren todas á Londres, para ser, en su mayor parte, marchitadas en flor, por la desconfianza que el nombre de Colombia inspira.

Temiendo haber abusado de su paciencia, señor Director, y rogando á usted y sus lectores que nos excusen en atención á la premiosa importancia del asunto, nos suscribimos obsecuentes, seguros servidores y compatriotas.

ENRIQUE CORTÉS & C.^a (Limited).



DOCUMENTOS

CONCEPTO DEL DOCTOR ESGUERRA

(PÁGINAS 37 Á 45 Y 54 Á 64)

Examinado como queda el dictamen de la Asamblea, paso á tratar de la declaratoria del Gobernador.

¿Podía el Gobernador del Departamento, como funcionario público, ya se le considere como agente de la administración central ó como jefe superior de la administración departamental, dictar la Resolución de 19 de Octubre, que queda transcrita? (1)

He consultado en la Constitución y en el Código Político y Municipal las atribuciones de los Gobernadores de los Departamentos, y no encuentro en qué haya podido apoyarse el Gobernador de Antioquia para ejercer un acto de autoridad como el que ejecutó; y para apreciar la conducta de aquel funcionario, no puede prescindirse del interés y de la responsabilidad que el Gobierno nacional tiene en los contratos suspendidos.

La atribución que respecto de ellos tenía el Gobernador, como jefe de la administración departamental y como agente del Gobierno nacional, era diametralmente opuesta á la que ejerció; cumplirlos y hacerlos cumplir leal y fielmente mientras no fueran anulados por autoridad competente.

Es atribución del Gobernador, según el artículo 195 de la Constitución, cumplir y hacer que se cumplan en el Departamento las órdenes del Gobierno. ¿Podrá, quien tal atribución tiene, suspender el cumplimiento de contratos celebrados por ese mismo Gobierno, y en momentos en que el Vicepresidente de la República hace saber en el periódico oficial que esos contratos tienen fuerza bastante, legal y de opinión, y que deben ser cumplidos con perfecta lealtad?

Las ordenanzas de las Asambleas son obligatorias mientras no sean suspendidas por el Gobernador ó por la autoridad judicial (artículo 191

(1) Hela aquí: "1.° El Departamento suspende el cumplimiento de sus obligaciones en lo relativo á los contratos sobre construcción del ferrocarril de Antioquia y sobre empréstito; 2.° Opta desde luego por la resolución de tales contratos con indemnización de perjuicios; 3.° El Departamento se reserva el derecho de alegar nulidad en los contratos; y 4.° Se procederá en consecuencia." MIGUEL VASQUEZ B., Gobernador; Fernando Vélez, Luis M. Mejía Alvarez, Tomás Herrán, Secretarios.

de la Constitución); y al Gobernador le corresponde cumplirlas y hacerlas cumplir, mientras no sean suspendidas ó anuladas (artículo 158, ordinal 10, del Código Político y Municipal). La Ordenanza 16 de 1888 no ha sido suspendida ni anulada, y el Gobernador debe, en obediencia á las disposiciones citadas, cumplirla y hacerla cumplir; y si fue en ejecución de tal Ordenanza como se celebraron los contratos, ¿podrá decirse que obedece la Ordenanza y que la cumple y hace cumplir, como es de su deber, el Gobernador que de propia autoridad suspende el cumplimiento de los contratos?

De acuerdo con el ordinal 23 del citado artículo 158, pueden los Gobernadores dictar, en caso de urgencia ó gravedad, órdenes y disposiciones administrativas que, no siendo de su incumbencia ordinaria, juzguen indispensables. Lejos estoy de creer que fuera ese el caso ocurrido; pero si el Gobernador creyó encontrarse en él, no podía olvidar que su procedimiento debía tener carácter de provisional, que debía haber recibido al efecto delegación del Gobierno, y que era á éste á quien correspondía la aprobación definitiva, como muy claramente se dice en este inciso.

* * *

¿Y podía el Gobernador, como representante del Departamento, persona jurídica y parte contratante, emplear la fuerza de su autoridad para romper un contrato, pretermitiendo las fórmulas legales y sustrayéndose al derecho común? Aun cuando nada se hubiera estipulado en el contrato á ese respecto, la respuesta á esta pregunta sería negativa. Con mayor razón dados los términos de la cláusula XLVIII del contrato de construcción, que dice:

“Ni el Gobierno, como entidad política, ni los Contratistas, como extranjeros, podrán alegar preeminencias ó prerrogativas especiales que los sustraigan del derecho común de la República, al cual quedan en todo y por todo igualmente sometidos.

“En consecuencia, el Gobierno responde á los Contratistas de cada una de las obligaciones que ha contraído, y se sujeta á las responsabilidades civiles que, llegado el caso, le asignen los arbitadores nombrados, como se expresa en la cláusula XLV. Igual declaración hacen los Contratistas con respecto al Gobierno.”

Si el Gobierno, como contratista, quedaba—como queda cualquier individuo particular—sometido al derecho común de la República, sin poder sustraerse de él, ni alegar preeminencias ó prerrogativas como Gobierno, debe considerársele, para estudiar sus derechos y sus obligaciones, como simple contratista; y es en ese terreno en el que voy ahora á examinar el procedimiento del Gobernador de Antioquia, á la luz del derecho común de la República.

Los contratos de que me ocupo, mientras no se resuelva otra cosa por

el Poder Judicial, son contratos legalmente celebrados. Si el Gobernador de Antioquia cree que ellos adolecen de algún vicio ó nulidad, puede disponer lo conveniente para que, por quien haya de representar en juicio al Departamento, se promueva la acción correspondiente ante los Juzgados ó Tribunales que, según la ley ó las mismos contratos, sean competentes para conocer de ella; pero mientras no haya una sentencia ejecutoriada de legítima autoridad que los invalide, los contratos tendrán toda la fuerza de una ley para los contratantes. Eso es lo que dice el derecho común de la República.

Según el artículo 1602 del Código Civil, “todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes, y no puede ser invalidado sino por consentimiento mutuo ó por causas legales; y los contratos deben ejecutarse de buena fe, según el artículo 1603 del mismo Código.

Lo que es *ley* para los contratantes no puede estar á merced de la voluntad ó de las conveniencias de uno solo de ellos, y mal podría sustraerse de propia autoridad á esa ley uno de los contratantes declarando, como lo hizo el Gobernador de Antioquia,—exclusión hecha del otro contratante—que suspende el cumplimiento de ella. Lo que uno está obligado á ejecutar de buena fe mal puede dejar de hacerlo mientras no se le releve de la obligación por causa legal y por quien tenga derecho á ello.

No es una de las partes—quien por su mismo carácter no puede convertirse en juez—la llamada á resolver si la otra ha cumplido ó nó sus obligaciones, si está ó nó en mora y si es tal ó cuál la inteligencia que debe darse al contrato. Función es esa de los jueces ó de los arbitradores, en su caso.

Cree el Gobernador de Antioquia que la Casa de Punchard ha faltado al contrato y que está en mora por no haber hecho ni conseguido aún el empréstito. Si tal es el caso, él está previsto en el artículo 1610 del Código Civil, que dice:

“Si la obligación es de hacer, y el deudor se constituye en mora, podrá pedir el acreedor, junto con la indemnización de la mora, cualquiera de estas tres cosas, á elección suya:

“1.ª Que se apremie al deudor para la ejecución del hecho convenido;

“2.ª Que se le autorice á él mismo para hacerlo ejecutar por un tercero á expensas del deudor;

“3.ª Que el deudor le indemnice de los perjuicios resultantes de la infracción del contrato.”

Podía, según este artículo, el Gobernador de Antioquia *pedir*, no decretar, junto con la indemnización de la mora, una de las tres cosas que quedan puntualizadas. ¿A quién podía pedirlo? A quien tuviera facultad legal para apremiar al deudor; á quien la tuviera para autorizar la ejecución del hecho por otra persona; á quien la tuviera para condenar

á la indemnización de perjuicios. En una palabra, á quien tuviera facultad de administrar justicia á las partes contratantes, á fin de que, oídas éstas, se resolviera la diferencia de acuerdo con los contratos y con la ley.

El Gobernador de Antioquia no ha *pedido*, como tenía derecho de hacerlo; ha resuelto—y para ello no lo autoriza el artículo transcrito,—suspender el cumplimiento de sus obligaciones; como si uno solo de los contratantes pudiera desligarse del otro, á su arbitrio, en contrato bilateral; como si el contrato no fuera ley para los contratantes, y cuando en ninguno de los tres incisos del citado artículo se autoriza al acreedor para suspender el cumplimiento de sus obligaciones por sí y ante sí, con sólo decir que el deudor está en mora de ejecutar el hecho convenido.

Y no se diga que, según el artículo 1609 del Código Civil, “en los contratos bilaterales ninguno de los contratantes está en mora dejando de cumplir lo pactado, mientras el otro no lo cumpla por su parte, ó no se allana á cumplirlo en la forma y tiempo debidos.”

Definir cuándo uno de los contratantes está en mora para el efecto de la responsabilidad legal, cosa que sólo puede ser resuelta en juicio, como se ha dicho, es lo que hace el citado artículo; pero de ahí á facultar á uno de los contratantes para romper el contrato, hay una gran distancia, la que puede haber entre una prescripción legal que ampara los derechos de ambos contratantes y otra que dejara los de la una parte á merced del capricho ó de la voluntad de la otra.

¿Podría el dueño de una casa arrojar por sí y de su propia autoridad al inquilino, quedarse á título de seguridad con los muebles de éste, alegando para ello que el arrendamiento debía pagarse por trimestres anticipados, y que aún no se había pagado, vencido ya el primer mes?

¿Podría el acreedor prendario vender la prenda y apropiarse su valor, prescindiendo del deudor y del Poder Judicial, porque el deudor no hubiera pagado dentro del plazo?

Si alguien ha contratado con un arquitecto la reparación de una casa, autorizándolo para tomar en un Banco el dinero que requiera la obra, ¿podrá, al saber que ese Banco no le ha dado aún el dinero, entrar á la casa, despedir los obreros, poner en administración la obra, y decir al arquitecto: salga usted, y si mi procedimiento no le gusta, *demándeme* ante el Poder Judicial?

Ni el dueño de la casa, ni el acreedor prendario, ni el que hubiera ordenado la obra, podrían proceder de semejante modo en Colombia, ni en país alguno en donde haya un Código Civil que repunte el contrato como ley para los contratantes y que tenga procedimientos judiciales para hacerla cumplir, amparando así los derechos que emanan del contrato.

Y eso que á primera vista es inaceptable, que basta enunciarlo para que el buen sentido lo rechace, no sería objetable si no lo fuera también el procedimiento del Gobernador de Antioquia con los Contratistas para

la construcción del Ferrocarril. Aquel funcionario, en nombre del Departamento, dijo: la cláusula sobre empréstito la entiendo yo de este modo, y así debe entenderse; entendida así, los Contratistas han faltado al cumplimiento del contrato, están en mora y yo no tengo por qué cumplir obligación alguna para con ellos; suspendo, en consecuencia, el contrato en cuanto á mí toca; me apodero del trozo de ferrocarril que en virtud del contrato había pasado á poder de los Contratistas; me apodero también de los valores que éstos y el Departamento habían consignado en poder de los Depositarios, sin que para ello me detengan protestas de ninguna clase; despidió á los ingenieros y demás empleados; declaro que no pago sueldos sino hasta cierta fecha; y si mi procedimiento parece incorrecto á los Contratistas, que me *demanden* ante el Poder Judicial.

En mi concepto, el procedimiento del Gobernador de Antioquia es completamente ilegal; y tal es sobre este punto mi convicción, que no lo creo ni siquiera excusable, por graves que fueran para el Departamento las consecuencias del contrato. (1)

.....

(1) Creemos oportuno citar aquí, á propósito de la Resolución de 19 de Octubre y de su no improbación por el Gobierno nacional, á quien se le comunicó previamente y “nada tuvo que objetarle,” los siguientes casos de responsabilidad de los gobiernos por actos ilegales de sus funcionarios subalternos, tal como los expuso la Legación Colombiana en Madrid, en 1887, en un MEMORANDUM de fecha 14 de Febrero de aquel año, que puede verse en los *Documentos* del “INFORME que el Ministro de Relaciones Exteriores de la república de Colombia dirige al Congreso Constitucional de 1888,” página 90.

De acuerdo con los publicistas Calvo y Fiore, sostuvo la expresada Legación, y con ella la Cancillería y Gobierno colombianos, lo siguiente, que no puede ser más significativo:

“De manera que, por analogía, para fijar los casos en que los Gobiernos son responsables por los daños causados por sus funcionarios públicos, se tendrán presentes las cuatro condiciones siguientes, dadas por los publicistas ya citados:

“1.ª Que hubiese conocido en tiempo útil el hecho ilícito que quería ejecutar su funcionario, y que, *pudiendo hacerlo* (sic), no lo hubiese impedido;

“2.ª Que teniendo tiempo de impedir que el acto de su funcionario surtiese sus efectos, no hubiese tomado las medidas necesarias para evitarlo;

“3.ª Que la ignorancia del acto proyectado por su funcionario pueda ser considerada como voluntaria ó culpable; y

“4.ª Que teniendo conocimiento del hecho ejecutado no lo haya condeñado, ni dictado medidas para evitar su repetición en el porvenir.”

Dice, pues, muy bien el doctor Esguerra, que sí conoce los antecedentes alegados por el país en casos graves, y los tiene presentes cuando pueden ser de probable aplicación; dice muy bien el doctor Esguerra, que el Gobernador de Antioquia, funcionario público de libre nombramiento y remoción del Poder Ejecutivo, “no ha podido prescindir del interés y de la RESPONSABILIDAD que el Gobierno nacional tiene en los contratos suspendidos,” porque con su procedimiento ilegal le echaba esa responsabilidad al Gobierno, según lo que en casos parecidos ese mismo Gobierno ha sostenido como doctrina correctísima.

Recuérdese ahora lo que ocurrió con la peregrina Resolución de 19 de Octubre, y se verá que á ese acto gubernativo le son aplicables, letra por letra, tres de los cuatro requisitos que exigía la Cancillería Colombiana en 1887,

En cuanto á la consecución del empréstito, hay estipulaciones en los diversos contratos, y paso á examinarlas.

Por el artículo VII del de construcción, los Contratistas se obligaron á hacer el empréstito de su propio peculio ó á conseguirlo con otros prestamistas, á la mayor brevedad posible, y en el final de ese artículo se dice: “Es, por lo mismo, claro y terminante el deber que contraen los Contratistas de allegar oportunamente los fondos pecuniarios que la realización de toda la obra requiera.”

En el siguiente artículo se estipuló que las emisiones se hicieran hasta en cuatro lotes, ninguno de los cuales pasaría de quinientas mil libras esterlinas (£ 500,000) nominales, y en cuanto á la época en que debieran hacerse se dijo lo siguiente: “Las emisiones se harán á medida que se vayan necesitando para la construcción de la vía férrea, *en la forma Y FECHAS que dentro de los límites del contrato de empréstito, ESTIMEN CONVENIENTES LOS CONTRATISTAS.*”

Los artículos IV y VIII del contrato de empréstito merecen, por su importancia, transcribirse íntegramente. Dicen así:

“IV. El empréstito se verificará en emisiones que no bajen de tres, ni pasen de cuatro. Ninguna de ellas excederá de quinientas mil libras esterlinas (£ 500,000) nominales.

“Todo lo concerniente á número de emisiones y cuantía de éstas se hará de acuerdo entre el Gobierno ó la persona á quien éste apodere para el efecto y los Contratistas.

“*Las épocas para esas emisiones serán determinadas por los Contratistas; pero de modo que el producto del empréstito sirva oportunamente para la construcción del Ferrocarril, en el tiempo que para el efecto se ha señalado en el referido contrato sobre el particular.*

“VIII. Quede constancia de que los Contratistas se obligan á hacer ó terminar completamente el referido ferrocarril de Antioquia, conforme al contrato de esta misma fecha, *ya sea con sus propios recursos, ya con los fondos que consigan de otros prestamistas, valiéndose para ello de la autorización que se les da y de los poderes que se les confieren para el efecto.* En consecuencia, no se podrá alegar por los Contratistas, en ningún tiempo, como hecho que los excuse de cumplir oportunamente sus obligacio-

para que pudiera hacerse responsables á los Gobiernos por actos de sus funcionarios.

En efecto, el señor Vicepresidente de la República, Encargado del Poder Ejecutivo, fue consultado en tiempo útil, y contestó que nada tenía que objetar á la resolución; tuvo tiempo sobrado de impedir que el acto surtiera sus efectos y estragos, y hasta el presente ni lo ha condenado, ni ha dictado medidas para evitar su repetición en el porvenir. Lo único que no ha concurrido en este caso es la ignorancia del acto proyectado, y no habiendo habido ignorancia, mal puede saberse que ella fuera ó no fuera voluntaria ó culpable.

Desde este punto de vista, la subrogación de que habla el decreto que instituyó el arbitramento, era lógica, y más que lógica, necesaria, fatal.

nes, la falta de fondos, siempre que por otra parte cumpla el Gobierno con el deber de entregar en tiempo hábil á los Depositarios de Medellín, las letras y libranzas contra los rematadores de la renta de licores destilados del Departamento, que debe hacer girar dicho Gobierno, según el referido contrato; letras y libranzas cuyo producto se destina principalmente y en primer término para el pago de los intereses del empréstito.”

En el contrato adicional de 9 de Enero de 1893, seguramente para dar más amplitud á los Contratistas en cuanto á las emisiones del empréstito, se estipuló lo siguiente:

“6.º Los Contratistas podrán hacer el empréstito en tres ó más emisiones, sin que ninguna de ellas pase de quinientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 550,000), y quedan en libertad de fijar el número, época y cuantía de las emisiones, con la obligación de avisar por escrito lo que hicieren á este respecto á la persona ó entidad que el Departamento indique y de efectuar las dichas emisiones de modo que su producto sirva oportunamente para la construcción del Ferrocarril.”

Para fijar mejor el alcance de las disposiciones transcritas, y para juzgar de la mayor ó menor urgencia que hubiera de conseguir el empréstito, bueno es recordar que no solamente al pago de los intereses del empréstito debían aplicarse el auxilio nacional y la renta de licores, sino que, *durante el período de construcción* del Ferrocarril, los Contratistas tienen, para el cumplimiento de *todas las obligaciones* que les imponen los contratos de construcción y empréstito, derecho á servirse del dicho empréstito y también de la renta de licores y del auxilio nacional, en cuanto aquélla y éste no sean necesarios para el pago de intereses. Tal es la estipulación 3.ª del contrato adicional citado, de 9 de Enero de 1893, y tal es también, en cuanto al auxilio nacional, la del artículo 5.º del contrato de 5 de Enero de 1893, sobre el modo de pagar el Gobierno dicho auxilio. Dice así, textualmente:

“Art. 5.º Es entendido también que el producto de estos bonos que entregará el Gobierno (los \$ 7.500,000 que debían entregarse á los Depositarios de Medellín) en cuanto no sea necesario para el pago de intereses, se aplicará, EN PRIMER TÉRMINO, á *cubrir certificados por trabajos y material*, y en último término á la amortización del empréstito.”

Como se ve de las cláusulas citadas, y más aún de las que he transcrito de los diversos contratos, hay no solamente claridad sino persistencia en dejar á los Contratistas la mayor libertad de acción en cuanto al número, cuantía y fechas de las emisiones del empréstito. En el artículo VII del de construcción se habla únicamente de hacer ó conseguir el empréstito á la mayor brevedad posible, y de allegar oportunamente los fondos pecuniaros para la obra. Consultando seguramente la facilidad de conseguir el empréstito y para evitar el gravamen de intereses sobre fondos que no habrían de tener inmediata inversión, se autorizó la emisión sucesiva y por

lotes, pudiendo ser éstos hasta cuatro y no debiendo exceder ninguno de quinientas mil libras esterlinas (£ 500,000) nominales. En el artículo iv del de empréstito se dijo que las emisiones no debían bajar de tres ni pasar de cuatro, con la misma limitación en cuanto al monto. En el adicional de 9 de Enero de 1893, se les quitó á los Contratistas el límite de cuatro que se les había fijado, y se aumentó á quinientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 550,000) el monto á que pudiera llegar la emisión. El número de lotes ó de emisiones quedó, pues, ilimitado y á merced de los Contratistas. La forma de las emisiones y la fecha en que debieran hacerse eran de la exclusiva competencia de los Contratistas; y no podía ser de otro modo, siendo ellos los que tenían la dirección de la obra, los que podían medir la necesidad de fondos y distribuir los trabajos en proporción al tiempo de que disponían para la construcción del Ferrocarril. Por eso en uno de los artículos transcritos se dijo que las emisiones se harían á medida de la necesidad en la *forma y fechas que los Contratistas estimaran convenientes*; en otro se dijo que *las épocas* serían determinadas por los Contratistas, y en algún otro, de contrato posterior, como si aquello no hubiera sido suficientemente claro, á pesar de que ninguna duda ofrecía, se estipuló que los Contratistas quedaban *en libertad de fijar el número, ÉPOCA y cuantía de las emisiones*.

Aquello de que el empréstito sirviera *oportunamente* para la construcción del Ferrocarril, no restringía la libertad otorgada con tanta persistencia y claridad, como se ha visto, á los Contratistas, únicos jueces, según el contrato, de la necesidad y de la oportunidad de las emisiones. El solo límite que ellos tenían, en cuanto al tiempo de las emisiones, era el del plazo estipulado para el remate de la obra, y eso aparece con toda claridad en el tercer aparte del artículo iv del contrato de construcción, en donde, después de exigir la *oportunidad* del empréstito para la construcción de la obra dice: *en el tiempo que para el efecto se ha señalado en el referido contrato*.

Y esa libertad á los Contratistas para emitir ó conseguir el empréstito y para decidir de la oportunidad, estaba de acuerdo con la naturaleza de la operación que se les encomendaba y era garantía en favor de la obra. De la oportunidad dependería el éxito, y esa oportunidad habrían de determinarla, más que la necesidad de fondos, á los cuales en todo caso tenían los Contratistas que atender, las especiales circunstancias de los que solicitaban el empréstito, de los que pudieran suscribirlo y del mercado en donde se lanzara.

Imprudente habría sido lanzar el empréstito en momentos de crisis en el mercado en donde podía suscribirse. Imprudente habría sido lanzarlo cuando los prestamistas estuvieran bajo la mala impresión de pérdidas sufridas en operaciones semejantes y con países de condiciones análogas al nuestro. Imprudente habría sido lanzarlo cuando nuestra deuda hu-

biera tenido repentina y notable baja en la bolsa. Imprudente habría sido en momentos en que hubiera estallado ó se temiera con fundamento un trastorno del orden en el país. Imprudente habría sido cuando hubiera malas impresiones en el mercado respecto de la obra á que el empréstito se destinaba. Imprudente, también, si había motivos que indujeran á duda sobre el cumplimiento de las obligaciones del Gobierno, de lo cual dependería el pago puntual de los intereses; é igualmente imprudente si la Casa que solicitaba el empréstito no tenía ya completa certidumbre de que habría en las épocas y en la cuantía necesaria los fondos para el servicio de los intereses.

La prudencia aconsejaba á los Contratistas para asegurar el empréstito: buscar época de actividad en esas operaciones y de confianza para entrar en ellas; de alza en las deudas de estos países; de seguridad en la conservación del orden y en el éxito de la empresa á que los fondos se destinaban; presentar sobre el papel estudios completos de la obra; mejorar lo más que se pudiera la parte construída para derivar de ella mejores rendimientos; haber adquirido y poder inspirar á los que hubieran de suscribir el empréstito la más plena confianza en cuanto al cumplimiento de las obligaciones por parte del Gobierno; tenerla igualmente, por los pagos que yá se les hubieran hecho, de no faltar en oportunidad al servicio de los intereses.

Era en esas condiciones en las que podía asegurarse el empréstito, y razón tenían los Contratistas para aguardarlas, si querían evitarse un fiasco más perjudicial para ellos que para el Gobierno de Antioquia; pues ya se ha visto que, con empréstito ó sin él, los Contratistas se obligaron á entregar concluído el Ferrocarril dentro de cierto plazo, sin que pudieran alegar, *en ningún tiempo, como hecho que los excusara de cumplir oportunamente sus obligaciones*, LA FALTA DE FONDOS, siempre que el Gobierno hubiera cumplido por su parte las obligaciones que contrajo.

De la demora en la consecución del empréstito ningún perjuicio se seguía al Departamento. Fondos no podían faltar, por lo que se ha dicho, para adelantar la obra, ni habría pérdida de tiempo, ni podría dilatarse la conclusión de aquélla por un tiempo mayor del fijado en los contratos. Las dificultades, los perjuicios, serían en todo caso para los Contratistas, nó para el Departamento; y fue por eso, sin duda, por lo que á ellos se dejó tan amplia libertad sobre ese punto. El Departamento sólo debía preocuparse de cumplir fielmente sus obligaciones, para no perder el derecho de exigir de los Contratistas la conclusión de la obra en el tiempo estipulado.

* * *

No habiéndose fijado plazo para la emisión del empréstito, teniendo los Contratistas la más amplia libertad para fijar los lotes y las fechas en que debiera hacerse, y siendo ellos, como se ha visto, los únicos compe-

tentes para decidir de la oportunidad y los más interesados en acertar, no estaban en mora por la no consecución ó emisión del empréstito, según las leyes civiles de la República.

“El deudor está en mora,” dice el artículo 1608 del Código Civil:

“1.ª Cuando no ha cumplido la obligación dentro del término estipulado; salvo que la ley, en casos especiales, exija que se requiera al deudor para constituirlo en mora;

“2.ª Cuando la cosa no ha podido ser dada ó ejecutada sino dentro de cierto tiempo y el deudor lo ha dejado pasar sin darla ó ejecutarla;

“3.ª En los demás casos, cuando el deudor ha sido judicialmente reconvenido por el acreedor.”

La Casa de Punchard no está en el caso 1.ª, porque, ó no se estipuló término dentro del cual debiera emitirse el empréstito, ó el estipulado fue el mismo que para la construcción de la obra, y ése aún no se ha cumplido. No está en el caso 2.ª, porque no se trata de un hecho que ya no pueda ejecutarse. Un empréstito puede emitirse en cualquier tiempo si las circunstancias son favorables. Ni está tampoco en el 3.ª, pues en lo que menos ha pensado el Gobierno de Antioquia es en hacer sus reconvencciones á los Contratistas judicialmente.

Y ya queda dicho en otro lugar que si la Casa de Punchard estuviera en mora, de acuerdo con la ley y con lo estipulado en los contratos, todavía el Gobernador de Antioquia no habría podido hacer lo que hizo, sino arreglar sus procedimientos á lo que dispone el artículo 1610 del Código Civil.

REDUCCION A LO ABSURDO

OBSERVACIONES SOBRE EL PRIMER INFORME DEL INGENIERO OFICIAL,
SEÑOR RAFAEL TORRES MARINÓ

El *Diario Oficial* de Bogotá, número 9,179, hubo de salir doble, porque necesitó veinte columnas para publicar el informe del señor Ingeniero Oficial del ferrocarril de Antioquia, sobre la solicitud de la Compañía constructora respecto á variaciones en las gradientes máximas de la obra, punto de que trata el artículo 2.º, capítulo II, título I de las *Especificaciones* para la construcción del Ferrocarril.

Si el señor Ingeniero se hubiera limitado á dar su opinión respecto á la conveniencia ó inconveniencia de la variación dicha, como se lo prescribe el artículo citado, los legos en la materia estaríamos hoy ansiosos de saber qué opinaban sobre tan importante asunto los altos empleados de la empresa residentes en Londres, en quienes según la letra y el espíritu del

contrato sobre construcción del Ferrocarril, reposa toda la confianza de las partes contratantes respecto de arduos puntos técnicos, y sobre quienes recae toda la responsabilidad de graves resoluciones sobre los mismos puntos.

Pero el señor Ingeniero se ha adelantado á la expectación general revelándole al público que las opiniones del Ingeniero Consultor y del Agente Oficial son absolutamente favorables á la variación propuesta; que el Ingeniero Residente está de acuerdo con el concepto de aquellos altos empleados, y que, en consecuencia, esos tres pareceres acordes forman mayoría absoluta sobre la opinión del señor Ingeniero Oficial, que es adversa á la variación. Para los legos, pues, la cuestión está resuelta. El Agente Oficial, de quien según el contrato *depende* el Ingeniero Oficial; el Ingeniero Consultor, de quien según el mismo contrato *depende* el Ingeniero Residente, y este mismo Ingeniero Residente, igual en categoría al Ingeniero Oficial, por disposición del propio documento, están por el *sí* en la cuestión propuesta. En contra de su voto tiene, por consiguiente, el señor Ingeniero Oficial los votos de dos empleados legalmente superiores á él, y el de un su igual jerárquico. ¿De qué lado están las presunciones de acierto? Dígalo el mismo señor Ingeniero Oficial. El puede ser, y será tal vez, el mejor ingeniero teórico salido de los claustros bogotanos; pero no ha hecho todavía un ferrocarril. En cambio, el señor Bruce está sólidamente recomendado como notabilidad científica, de alta reputación y responsabilidad que comprometer en una decisión de éstas, y de prolongada práctica en que fundar su resolución; al señor Cisneros lo acompaña idoneidad notoria como Ingeniero efectivo y veterano en toda la extensión de la palabra; y respecto de los señores Spencer y Costabadie, sus opiniones están abonadas por una larga práctica en construcción de ferrocarriles en nuestra América tórrida. En la votación perdió ya el pleito el señor Ingeniero Oficial, no solamente con los votos del Ingeniero Consultor, el Agente Oficial y el anterior Ingeniero Residente, sino también con los del Ingeniero Residente actual, señor Costabadie y el del señor Menocal, á todos los cuales el señor Torres Mariño los reconoce como eminentes Ingenieros. Añádanse á estos nombres los de los señores Ridley, Valcke, Lively, Johnson, Mackenzie y otros, pertenecientes al actual cuerpo de Ingenieros que trabaja en el Ferrocarril, y aun los de la mayor parte de los que trabajaron con Mr. Jones, y se tendrá un acervo de opiniones que merecen acatamiento.

Pero es el caso que el señor Ingeniero Oficial no se da por vencido. Derrotado por el número de votos de sus contendores, abandona el teodolito y las tablas logarítmicas, armas del matemático, y tomando la pluma del jurista se ase de una palabra del contrato para querer que esa palabra cambie el sentido manifiesto del mismo artículo de que hace parte.

Hé aquí el asunto: el artículo en cuestión dice que “cuando fuere preciso variar las gradientes máximas señaladas en el artículo anterior,

por motivo de obstáculos naturales que los Contratistas consideren insuperables, éstos *justificarán tal hecho ante el INGENIERO CONSULTOR Y EL AGENTE OFICIAL*, previos *INFORMES del Ingeniero Residente y el INGENIERO OFICIAL*, y AQUELLOS, de acuerdo, PODRÁN DECLARAR la absoluta necesidad de la variación, Y SEÑALARÁN el sistema de tracción y de construcción que debe ser empleado, el cual en todo caso debe garantizarse en su buen éxito por los Contratistas.

“Si hubiere desacuerdo entre tales Ingenieros y Agente, la variación no podrá efectuarse. La solicitud de los Contratistas sobre el particular será puesta inmediatamente en conocimiento del Gobierno del Departamento, y á éste se dará cuenta de la resolución de los Ingenieros, antes de su cumplimiento.”

Del párrafo que dice “si hubiere desacuerdo entre tales Ingenieros y Agente, la variación no podrá efectuarse,” deduce el señor Ingeniero Oficial que él es el árbitro de la cuestión, y que, en consecuencia, su solo voto debe prevalecer contra el del Ingeniero Consultor, el del Agente Oficial (su superior inmediato), el del Ingeniero Residente actual, el del Ingeniero Residente anterior y el del señor Menocal. Se desentiende completamente del espíritu y de la letra del cuerpo del artículo, para asignarle al parágrafo un alcance que no puede tener sin incurrir en contradicción y en absurdo; tanto más cuanto que todo el nudo de la dificultad consiste en una *s*, que probablemente no puso en el original el señor Valcke, autor de las *Especificaciones*, y que si aparece en el contrato escriturado, puede muy bien consistir en que ese contrato se imprimió en papel sellado, para llevarlo á la Notaría, con los mismos moldes que sirvieron para impresión idéntica destinada á la circulación. Decimos que probablemente el señor Valcke no puso esa *s* en el original, por dos razones: 1.^a, porque él es hombre de entendimiento sano y de clara inteligencia, y como tal, no pensaría nunca en escribir, una en pcs de otra, dos cosas que tan abiertamente se contradicen; y 2.^a, porque en su réplica á la censura que el señor Fabriciano Botero hizo á las *Especificaciones*, al citar la frase de que se trata (*cuando no había sospechas ni asomos de la cuestión que ha iniciado el señor Ingeniero Oficial en su informe*) escribió “tales Ingeniero y Agente” y no “tales Ingenieros y Agente.” (*Documentos sobre el Ferrocarril*, página 254, línea penúltima). En lo cual se ve con claridad que—ora porque copiara sus primeros originales ó borradores, ora porque se fiara en su memoria—seguía su pensamiento primitivo, haciendo cuadrar la frase *Ingeniero y Agente* con las terminantes disposiciones del cuerpo del artículo. Si en los otros documentos impresos sobre el asunto aparece *Ingenieros* y no *Ingeniero*, es racional imputarlo á yerro tipográfico. Todos los que aquí publican algo por la imprenta saben cuán fácil es el desliz ó la omisión de una letra, el cambio de palabras, y aun el trastrueque de frases, que ocurren en las tipografías. Sería el colmo de la nitidez en una impre-

sión nuestra el consistente apenas en aumento de una sola letra, en publicación tan extensa como la del contrato sobre la construcción del ferrocarril de Antioquia. Mas suponiendo que originariamente hubiera escrito el señor Valcke *Ingenieros* y no *Ingeniero*, la presunción de yerro involuntario está clara, desde que el contrato se interprete—como es forzoso interpretarlo—según las reglas que para el caso da el Derecho civil en las leyes vigentes. El Código de la materia contiene disposiciones tan claras y terminantes como estas:

a) Conocida claramente la intención de los contratantes, debe estarse más á ella que á lo literal de las palabras.

b) El sentido en que una cláusula puede producir algún efecto, deberá preferirse á aquel en que no sea capaz de producir efecto alguno.

c) En aquellos casos en que no apareciere voluntad contraria, deberá estarse á la interpretación que mejor cuadre con la naturaleza del contrato.

d) Las cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras, dándose á cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad.

¿Cuál fue la intención de los contratantes respecto al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial? Que esos empleados fueran los que tuvieran la *supremacía técnica* en cuanto á la construcción del Ferrocarril ¿Cuál fue la intención de los mismos contratantes respecto al Ingeniero Oficial? Que este empleado *dependa del Agente Oficial* y del Gobierno. ¿En qué sentido puede producir efecto la cláusula sobre variación en el sistema de construcción del Ferrocarril? En el terminante de que los superiores jerárquicos en materias científicas (los Ingenieros residentes en Londres), “sean quienes de común acuerdo puedan *declarar* la absoluta necesidad de la variación y *señalar* el sistema de tracción y de construcción que debe ser empleado, el cual en todo caso debe garantizarse en su buen éxito por los Contratistas;” y también en el sentido de que á este respecto el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial no tengan más funciones que las de *informar* á esotros sobre el punto. ¿Cuál es la interpretación que mejor cuadra con la naturaleza del contrato? La contenida en la cuestión anterior, á saber: que los superiores instituidos para *declarar* y *señalar*, declaren y señalen; y que los subalternos instituidos para *informar* informen solamente, y no extralimiten esa función ni se aventuren á declararse por sí y ante sí, sin más fundamento que un palmario yerro caligráfico consistente en la adición de una letra á una palabra, en árbitros y señores del dictamen definitivo en cuanto al modo de construcción de la vía férrea, y por ende en jueces de última instancia respecto del negocio más interesante para Antioquia. ¿Qué cláusulas del contrato son pertinentes para aclarar el punto que el señor Ingeniero Oficial no sólo ha puesto en tela de juicio sino que lo ha declarado resuelto en favor de sus opiniones? Las cláusulas XXI y XXII, que señalan categóricamente y deslindan con toda claridad las funciones de unos y de otros Ingenieros. Según la XXI, la creación de los puestos de Ingeniero Consultor y Agente Oficial es “para todos los objetos que en el contrato se expresan, *relacionados con la cons-*

trucción de la vía y con LA RESOLUCION DE CUESTIONES TÉCNICAS.” Según la XXII, *tales Ingeniero y Agente* tendrán en Antioquia sendos subalternos que DEPENDEN de ellos, llamados el uno Ingeniero Residente, y el otro Ingeniero Oficial. ¡Y es uno de estos subalternos el que con extraña seguridad se sale de sus funciones de mero informante, y viene á decirles al Gobierno y al pueblo antioqueño, al Ingeniero Consultor, al Agente Oficial y al “eminente Ingeniero,” como llama el mismo señor Torres Mariño al señor Menocal: “lo que se pretende sobre cambio de sistema ordinario de construcción en algunas partes del Ferrocarril, no es de mi gusto, y por consiguiente no se hará!”

En esta cuestión existe un preciso dilema, un verdadero “*impase*,” á saber: ó el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial son hombres de ciencia y de probidad, merecedores de plena confianza, y entonces su voto acorde es el que por la recta interpretación del contrato debe privar en el asunto; ó carecen de una de aquellas cualidades ó de ambas, y entonces deben ser reemplazados por quienes las posean, ó deben eliminarse sus empleos, para acumular sus funciones á las del Ingeniero Oficial. Pero es así que nada de esto último ha sucedido, luego en principio y jurídicamente su voto debe inspirar confianza; pero es así que inspiran confianza, luego su opinión debe prevalecer; pero es así que su voto es el decisivo, luego la creencia del señor Ingeniero Oficial de que en no queriendo él no se llevará á cabo la variación que creen buena dos superiores suyos, dos iguales jerárquicos, y el señor Menocal, por añadidura elocuente, no pasa de ser una inasible ilusión, un error lamentable para los que de veras estimamos personalmente al señor Torres Mariño, como él lo merece.

Mas supongamos por un momento que para resolver definitivamente sobre el asunto de variar el sistema de tracción no fuera bastante la creencia acorde del Ingeniero Consultor y el Agente Oficial; y supongamos también que las funciones del Ingeniero Residente y del Ingeniero Oficial no estuvieran limitadas á informar, sino que fueran parte integrante de la resolución final. Para este caso, allí estaría el artículo 3.º del “contrato número 81 de 1892, adicional al número 80 del mismo año, sobre construcción del ferrocarril de Antioquia,” celebrado aquél en Bogotá el 7 de Noviembre último, entre los delegados del Gobierno de este Departamento y el mandatario de Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º Hélo aquí:

“Art. 3.º Cuando en el contrato de Especificaciones se habla de Ingeniero Residente é Ingeniero Oficial para efecto de hacer valer sus opiniones ó funciones directas, se entenderá que ambos empleados en todo caso deberán obrar y resolver todo asunto *de acuerdo*, en conformidad con el contrato sobre construcción.”

Quiere esto decir lisa y llanamente que cuando los señores Ingeniero Residente é Ingeniero Oficial estén en desacuerdo en obrar y resolver, el voto del uno anula ó destruye el del otro, y que en tal caso es á los supe-

riores jerárquicos á quienes compete dirimir la cuestión. El criterio de ese artículo es criterio puramente matemático, basado en aquel rudimentario principio de que $+a$ y $-a$ se destruyen.

De lo anterior se colige, aunque parezca cosa paradójica, que el señor Ingeniero Oficial estaría errado aun en el caso de que tuviera razón en interpretar como interpretó el párrafo del contrato primitivo en que se halla la *s* consabida.

Antes de concluir estos reparos al informe del señor Ingeniero Oficial, y con el objeto de quitar cualquier duda respecto á la facultad que tienen el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial para decidir sobre lo que deba hacerse en el caso cuestionado, es pertinente citar el artículo 4.º, capítulo 1, título IV de las *Especificaciones*, posterior al paso de tales *Especificaciones*, en que el señor Ingeniero Oficial apuntala su interpretación:

“Art. 4.º En las PORCIONES de vía que exijan un esfuerzo permanente de tracción más considerable, los Contratistas se obligan á adoptar un *armamento* (sic) ó equipo en relación con tales exigencias. Estas porciones se determinarán de común acuerdo entre los Contratistas, el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial desde el momento en que sean depositados los planos definitivos previstos en el artículo 3.º A, capítulo 1, título I.” (Para nada se nombra al Ingeniero Residente ni al Ingeniero Oficial).

¿Podrá haber algo más concluyente? ¿Podrá haber, en vista de esto, quien intente hacer privar una interpretación *ad hoc*, forzada y absurda, sobre una cláusula del contrato perentoria y posterior á la erróneamente interpretada?

La doctrina de que las decisiones finales sobre graves puntos técnicos corresponden á los empleados de Londres, instituidos con ese fin, se refuerza con la lectura del primer contrato provisional, celebrado entre el señor Barrientos y la Casa constructora. Ese contrato, como genitor de los que después se han hecho, contiene la pristina esencia de la intención de los contratantes, y en él puede encontrarse el limpio abolengo de la doctrina aquella. En la parte de ese contrato, correspondiente á lo que después se llamó *Especificaciones*, se lee lo que sigue:

“5.ª Vía fija. Esta se asentará con rieles Vignoles de acero del sistema Vessemer, cuyo peso será de 40 libras por yarda lineal amordazados con eclisas de acero y atornillados en la forma usual, *pero en las porciones de la línea donde se pueden adoptar otros medios de tracción que no sea por locomotoras usuales, se modificará la vía*, DE CONFORMIDAD CON LO QUE SE ACUERDE CON EL INGENIERO CONSULTOR.”

Se ve claramente que desde el principio de las negociaciones se le atribuía al Ingeniero Consultor la función de resolver definitivamente sobre graves puntos técnicos. Después se creó el empleo de Agente Oficial con idéntica facultad, seguramente para darles á esas decisiones, que hoy

deben proferir los dos Ingenieros, las mayores probabilidades posibles de acierto.

El mismo señor Fabriciano Botero, en la crítica á las *Especificaciones* del señor Valcke, las interpretó en el sentido de que son el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial quienes deciden en última instancia sobre puntos técnicos. Respecto del artículo 1.º, capítulo II, título I de las *Especificaciones*, dice irónicamente que “quizá habría sido mejor, en lugar de escribir tanto disparate, no haber hecho nada, y haber puesto en el contrato una cláusula que dijera: *El Ferrocarril se hará como el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial lo dispongan.*” De esto se deduce que el señor Botero, á obrar consecuentemente con lo que dijo ayer, le negará hoy al señor Ingeniero Oficial el concurso de su voto para apoyarlo en la interpretación que venimos combatiendo.

El señor Ingeniero Oficial, á su turno, hace hincapié, para refuerzo de su interpretación, en las siguientes palabras del señor Valcke:

“Es decir que es preciso el acuerdo *absoluto* entre cuatro ingenieros, todos ellos al servicio del Gobierno, y dos por lo menos colombianos, no solamente sobre oportunidad sino también sobre la eficacia de la solución propuesta.”

Pues bien: estirando cuanto se puede el alcance de estas palabras en el sentido de que apoyen la opinión del señor Ingeniero Oficial, querrían decir, á lo sumo, que mientras no hubiera mayoría *absoluta* de votos entre los cuatro ingenieros, no se podría llevar á cabo la variación. No se va á examinar si esto es así ó nó: lo que importa por el pronto es saber que el señor Valcke no dijo que en su concepto se necesitaba, para verificar la variación, el acuerdo *unánime* de los cuatro ingenieros, que es el valor que á sus palabras quiere atribuirle el señor Ingeniero Oficial. La idea de *unanimidad*, para que resalte, sin lugar á duda, tratándose de número de votos, tiene que expresarse con la misma palabra ó con alguna de sus afines. En tanto que eso no suceda, esto es, en tanto que no se emplee uno de esos vocablos, de todo se hablará menos de unanimidad.

Si al mismo señor Ingeniero Oficial le quedare alguna duda respecto al modo como debe interpretarse el artículo discutido en las *Especificaciones*, vaya, para desvanecerla, un ejemplo similar:

Supongamos que en un contrato del señor Ingeniero con el Gobierno se habla en varias cláusulas persistentemente de doce mil pesos como honorario anual por su trabajo, y supongamos asimismo que en la cláusula final se dice: “dichos mil pesos se pagarán en moneda colombiana.” ¿Consentiría el señor Ingeniero en que so pretexto de la letra de esa cláusula final se desatendieran el cuerpo y el espíritu del contrato, y en consecuencia se le pagaran solamente *mil* en vez de *doce mil*? Jamás; y para asegurarlo así no es preciso suponerle apego al oro al señor Ingeniero, sino simplemente suponerlo á él celoso de su derecho como debe serlo todo hom-

bre. Y con mayor fe y energía defenderá su derecho si el contrato que tal yerro contiene, está reformado por otro que no da lugar á dudas de ninguna clase.

En cuanto al punto concreto de la conveniencia ó inconveniencia del sistema de cremalleras para ciertos trayectos del Ferrocarril, de que tan enemigo se muestra el señor Ingeniero en su informe, ya verá el público y ya juzgarán los peritos en la materia lo que digan los “eminentes” ingenieros á quienes les ha tocado opinar ó resolver sobre el asunto. Por de pronto baste saber que no es en Antioquia donde se va á hacer ensayo de semejante sistema. Estadísticas frescas sobre ferrocarriles demuestran que en todo el mundo las cremalleras se están usando con resultado satisfactorio. Díganlo, si no, los ferrocarriles de Río Janeiro, Corcovado, Puerto Cabello y el gran ferrocarril de Buenos Aires á Valparaíso, en América; los de Hartz, Oertelsbruch y Roththorn, en Europa; el de Nueva Zelanda en Oceanía, el de Himalaya en Asia, etc., en todos los cuales se usa el sistema para vencer pendientes desde 6 hasta 15 por 100 y en algunos hasta con doscientos trones por día.

Quien quiera hacer una completa refutación del extenso informe del señor Ingeniero Oficial, tendrá de dónde sacar materia para un volumen. Mas comoquiera que el objeto del presente escrito no es sino demostrar que es al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial, exclusivamente, á quienes corresponde dictar resolución definitiva sobre el asunto de emplear ó no el sistema discutido; y comoquiera que esa demostración queda efectuada, no con argumentaciones especiosas ni con sofismas embaucadores, sino con el llamamiento que se ha hecho de la atención á la claridad de intenciones, y al espíritu y aun á la *última* letra del contrato, debemos concluir. No lo haremos, sin embargo, sin detenernos un instante en la observación que hace el señor Ingeniero, de que, “si ahora se le dieran á Antioquia 31 kilómetros de línea por el sistema Abt, *pudiera muy bien suceder* que dentro de pocos años fuera considerado ese sistema como tan atrasado y tan inconveniente que el mayor deseo de este pueblo progresista fuera el reemplazarlo en esos 31 kilómetros por el nuevo y mejor sistema entonces existente.” El *pudiera muy bien suceder*, si se aplicara como base de raciocinio en estas materias, conduciría á pueblos y á individuos á completa inacción, porque como el progreso es indefinido, el que quiera esperar el último invento en punto de locomoción, tendrá que esperar la consumación de los siglos. También *pudiera muy bien suceder* que dentro de pocos años la divina chispa que el hombre lleva en el cerebro, siempre activa, siempre audaz y siempre ambiciosa, diera con la resolución del problema de la dirección discrecional de vehículos aéreos. ¿Debería por esto el hombre del día renunciar á los medios que para su locomoción le brindan la ciencia y la industria actuales? ¿Debería Antioquia, usando ese singular criterio, suspender toda tentativa de ferrocarril y ponerse á

guardar que la dirección á voluntad de los globos aerostáticos la igualara á todos los pueblos de la tierra en medios de locomoción?

El clásico apólogo del español que vivía aguardando la última moda para pedirle un vestido al sastre, tiene demasiada elocuencia. Cualquiera puede vestirse á la última moda que *haya*, pero nadie se vestirá según la última moda que *pueda haber*. En cuanto á ferrocarriles de montaña, como el nuestro, el último invento, la última palabra, “*la última moda*” es precisamente el sistema Abt, que tan decididamente repudia el señor Ingeniero Oficial.

A cada época, á cada sociedad, á cada generación humana les toca su labor. El hombre de hoy mejora lo que dejó el de ayer; el de mañana perfeccionará lo que el de hoy pueda legarle. Hoy por hoy, dadnos ferrocarril, señores ingenieros; que si nuestros hijos lo hallaren imperfecto algún día, ya ellos se ingeniarán para hacerlo mejor.

Medellín, Julio de 1893.

ASI HAN SIDO TODOS

“FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

“Señor editor de ‘*The South American Journal*.’

“Señor:

“No sin alguna sorpresa hemos visto en su último número una exposición *ex parte*, que hace un colombiano anónimo, acerca de las cuestiones ó diferencias sobrevenidas entre los Gobiernos de Antioquia y de Colombia, y entre nosotros. Después de cerca de diez y ocho meses de tenaz labor, y gracias á la presión de nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores, lográmos forzar al Gobierno de Colombia á que aceptara el arbitramento (estipulado en contratos solemnísimos aprobados por él). El Tribunal se ha constituido legalmente y actúa ya con el Ministro de Alemania como tercero y Presidente. Ese Tribunal decidirá, y muy próximamente, según lo esperamos, todas las cuestiones que le han sido sometidas.

“En estas circunstancias mal haríamos nosotros en seguir el ejemplo del anónimo colombiano y entrar á hacer una exposición por nuestra cuenta: sólo diremos que las aserciones de ese señor son mera reproducción de las que hacía el Gobierno, presentándolas como razones, para no comparecer ante el Tribunal que hoy juzga el asunto mediante la intervención diplomática de nuestro Gobierno.

“Escrito lo que antecede, hemos tenido la prueba de que nuestra afirmación sobre que el escrito en referencia no hace sino repetir lo ya dicho por el Gobierno, es la verdad; pues que la carta del colombiano es obra de D. Tomás Herrán, Secretario de Instrucción Pública de Antioquia. Por esto deducirá el público que las alegaciones de una de las partes que litigan—publicadas ahora—no tienen otro objeto que entorpecer el arbitramento é impedir que se haga justicia, lo cual no es sino la continuación de los procederes inexcusables que el Gobierno ha puesto en juego en todo este asunto.

“Somos del señor editor muy atentos seguros servidores,

“PUNCHARD, MC. TAGGART, LOWTHER & C.”

“151, Cannon Street, Londres, E. C., 25 de Julio de 1895.”

Esta carta de la Casa, que aparece publicada en el periódico citado, fecha 27 de Julio, responde á la del señor Herrán, firmada *Un Colombiano*, y que reprodujo aquí *El Correo Nacional* hace pocos días.

Es tiempo, ahora sí, de responderle al Secretario de D. Miguel Vásquez, Secretario que firmó la Resolución de 19 de Octubre, y cuya palabra, autorizada en algunos conceptos, no debe pasar sin correctivo, como tienen de pasar tantas otras, cuya insignificancia y oscuridad les ahorran la contradicción y el consiguiente bochorno del mentís comprobado.

Quince afirmaciones hace en su carta el señor Herrán: trece son errores y falsedades, imperdonables en un Secretario, y que llevan su merecido en la réplica que sigue á cada una; y dos (números 9 y 10) son verdades absolutas, concordes en un todo con la exposición que de los contratos y sus estipulaciones se ha hecho por los defensores de la negociación.

Vamos á verlo:

1. “La reclamación tiene por base la suspensión de los contratos, decretada por la Asamblea del departamento de Antioquia, en Octubre de 1893.”

Apenas es concebible que un Secretario de Instrucción Pública, que firmó la Resolución del Gobernador Vásquez, el 19 de Octubre, quiera esconderse él mismo y esconder á su jefe y colegas detrás de la anónima pero más respetable Asamblea. ¿Qué puede esperarse de gente que así oculta la verdad y rehuye las responsabilidades?

2. “El señor Anthony Jones, con ayudantes competentes, había hecho estudios completos de la vía y avaluado el costo total de ella en \$ 2.500,000.”

Jamás el señor Jones hizo estudios completos del Ferrocarril. El mismo señor Botero, su principal ayudante, contradice gravemente al señor Herrán, tanto cuando dice Botero que gastaron catorce meses y más de

\$ 100,000 sin llegar á resultados completos, como cuando dice que lo primero que tiene que hacer la Junta de la Ordenanza número 4 es conseguir “un buen cuerpo de ingenieros que con un jefe de habilidades y experiencia reconocidas, se establezca á hacer los planos y á tomar en el campo los datos técnicos, que son el fundamento de toda obra de ingeniería.” Véase lo que se dijo en el cuerpo del alegato, de la página 103 á la 105. Respecto al fantástico presupuesto Jones, hablaremos más adelante.

3. “Santiago Pérez Triana vino á Medellín en 1891, mientras el señor Jones proseguía sus trabajos, y urgió al Gobierno á que enviara un comisionado á Europa con el objeto de contratar la construcción del Ferrocarril y un empréstito para tal cosa, haciendo creer que él tenía amigos influyentes en Londres, que estaban dispuestos á entenderse con el Gobierno sobre tales asuntos.”

Recuérdese que fue el respetable señor General D. Marceliano Vélez quien presentó á Pérez Triana á la Junta Consultiva que se ocupaba en la materia, y que fue el propio General quien hizo la proposición interpretativa en la Junta, asegurándole al Gobernador que la Ordenanza número 16 de 1888 lo autorizaba para contratar un empréstito. Recuérdese también todo el artículo publicado por el doctor Carlos Holguín en *El Correo Nacional* el 24 de Enero de 1894. Allí se lee: “Hoy que el asunto del Ferrocarril ha salido tan mal (para los que no lo entendieron ni lo quisieron nunca), trata el velismo de borrar la historia; pero los hechos están muy recientes y todos sabemos quiénes fueron los más empeñados en que se llevasen á término aquellas negociaciones. Todos recordamos quiénes fueron los miembros de la Junta que aconsejaba al Gobernador, y quiénes los que pusieron sobre el candelero al señor Pérez Triana. *El marcelianismo no vino á declararse enemigo del Ferrocarril sino cuando creyó que con su realización iba á cubrirse de gloria el Gobernador señor Abraham García.*”

Respecto de que el señor Pérez Triana alardeara de que tenía amigos influyentes en Londres, que harían el negocio, es una invención del señor Herrán, que está contradicha por la verdad; pues si tal hubiera hecho creer el señor Pérez no habría buscado primero en Francia, en Bélgica y Alemania, como lo declara el señor Barrientos; de tal modo que á Inglaterra no fueron sino al fin, y eso con carta de introducción del señor Desprez, según el mismo testigo.

4. “El Gobierno aceptó la idea de enviar un comisionado á Inglaterra, acompañado del señor Pérez Triana, quien debía obrar como guía, filósofo y amigo del enviado de Antioquia.”

Ya se sabe que no fue á Inglaterra adonde se envió al señor Barrientos, sino á Europa. Cuanto á que Pérez lo acompañara como guía, filósofo y amigo, así pudo ser; pero nada de eso consta oficialmente, y la filosofía panglossiana no le sienta bien al jefe de Instrucción Pública de un Departamento tan católico como Antioquia.

5. "En 1891 (1892) el señor Pérez Triana volvió á Antioquia con un contrato *ad referendum*, firmado por los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o, de Londres, en virtud del cual dichos señores habrían de construir el Ferrocarril en cuatro años y por la suma de \$ 6 250,000 oro, y emitir para Antioquia un empréstito, garantizado por la renta de licores del Departamento, que valía como \$ 1 300,000 por año, y por un subsidio nacional que valía anualmente como \$ 200,000."

En el contrato *ad referendum* no se habló de subsidio nacional que valiera ó no valiera suma alguna.

6. "La situación era crítica (cuando el señor Britton se presentó en las Antillas con otro contrato americano para hacer competencia al de la Casa), pero los agentes de Punchard estuvieron á la altura de las circunstancias, y firmaron un convenio con el competidor Britton, por el cual le daban \$ 50,000 si se retiraba de la competencia."

Al señor Britton, agente luego del Banco Nacional de Colombia en los Estados Unidos de América, Comisionado del Gobierno en la Exposición de Chicago, grande amigo del Cónsul colombiano en Nueva York (de quien traía las más altas recomendaciones para el Presidente de Colombia y demás autoridades colombianas, como dice el señor Herrán, y es la verdad); al señor Britton, se repite, no le prometió Mr. Ridley \$ 50,000 porque no hiciera competencia, estando ya la Casa comprometida en gastos cuantiosos, sino apenas \$ 25,000. El señor Herrán duplica por mala fe, como luego se verá. El señor Herrán, que se hembra en Medellín con todos los *clandestinos del cuatrenio* ó rematadores de rentas confabulados contra el Tesoro, que son legión infinita, tal vez se hubiera atrevido á obrar como Mr. Ridley, el agente de Punchard & C.^o, en las circunstancias de coacción en que él lo hizo....

7. "Mr. Jones, el ingeniero americano empleado por el Gobierno, *había terminado los estudios completos de la línea* y preparaba su presupuesto, el cual, según se temía, había de ser mucho más bajo ó barato que lo que pudieran prometerse los aspirantes á contratistas. Entonces una carta, firmada Britton, le fue dirigida inmediatamente, ofreciéndole una graciosa recompensa si se prestaba á exagerar el costo de la vía lo más que fuera posible. Jones desdénó á Britton y á sus amigos, acabó sus trabajos concienzudamente, hizo su presupuesto honrado, lo presentó al Gobierno y se fue del país."

Sólo el viaje del señor Jones no es una calumnia, ó imputación falsa para dañar á otro ú otros, en ese pasaje. Para el presupuesto Jones recuérdese que éste avalúa á 30 centavos papel la yarda cúbica de cortes en tierra, que Cisneros y la Casa avaluaron á 50 centavos oro, y á 2 chelines, respectivamente; y los cortes en roca, que Jones avaluó á \$ 1 papel, los avaluamos Cisneros y nosotros á \$ 1 oro él, y á 5 chelines nosotros. Así era todo lo demás. Ahora, con recordar que el Gobierno de que forma parte el señor Herrán, ha gastado \$ 1.200,000, por lo menos, en hacer, mal hechos, 4½ kilómetros en la parte más fácil de Pava al Nus, ya se pueda imaginar lo *honrado* que sería el presupuesto Jones y lo honrados que son los que sostienen esas cosas para dañar á la Casa Punchard & C.^o Vimos atrás que Jones no acabó trabajos ningunos, según opinaron y demostraron el señor Botero, su Ayudante, y el señor Torres, su panegirista.

Cuanto á que el señor Britton hubiera escrito la cínica misiva de que habla tan llanamente el señor Herrán, no nos apresuramos á decir que sea una calumniosa falsedad, porque eso cabe en lo posible; y como es la primera vez que oímos hablar de ello, no hemos podido averiguar la verdad. Pero es tan inverosímil que el señor Jones no hubiera usado de esa carta para dañar á la Casa si ella hubiera sido escrita jamás; es tan raro que apenas el señor Herrán, al escribirle á un periódico extranjero, estuviera en el secreto, y que la prensa virulenta de Antioquia y de todo Colombia no hubiera hecho uso de esa arma incisiva contra Britton, su autor, que no se puede por menos que afirmar que eso de la carta al desdenguado señor Jones es un embuste de marca mayor; y para que se vea si lo es ó no lo es, exigimos al señor Herrán, Secretario de Instrucción Pública de Antioquia, Director científico y moral de la juventud de aquel Departamento, que publique la carta bajo la inspección de dos hombres honrados de Medellín, ó deje el puesto docente desde donde escribe á la prensa extranjera....

8. "A pesar de la diferencia del costo según Jones y según el contrato inglés (aquél presuponia \$ 2.500,000 y éste \$ 6.250,000), y á pesar de que el público en general se inclinaba contra éste y la prensa local comentaba de un modo muy desfavorable el proyecto, á despecho de toda oposición, el contrato fue ratificado."

El contrato *ad referendum*, que fue el que tuvo la oposición de la Asamblea y de la Junta Consultora, no fue aprobado sino improbadamente. Pero el Gobierno trató luego directamente con el apoderado señor Ridley y celebró un nuevo contrato que tuvo la aprobación de la cuasi unanimidad de las Municipalidades del Departamento, de la parte más visible de la prensa local (*Espectador, Progreso y Fénix*), de dos de los miembros de la Junta que había improbadamente el otro, del Consejo de Ministros, menos uno, del Congreso, que expidió una ley para favorecerlo; del Excelentísimo Señor Caro; del doctor Núñez, del señor Cisneros, del señor Paredes, del doctor Zapata, y de infinidad de personas inteligentes y amantes del progreso patrio. El reflujo político trajo después á los que pudieran llamarse *los fracasadores*, elemento social y político que todos los países y partidos llevan en su seno para dar muerte á sus mejores concepciones y propósitos.

9. "Dos contratos se firmaron: el uno para la construcción de la línea y el otro para la negociación de un empréstito, debiendo ser ambos ejecutados por los señores Panchard & C.^o, y siendo cosa convenida y especificada en ellos, que en el caso de que el empréstito no pudiera lanzarse en Londres, *el capital necesario para el comienzo inmediato de los trabajos sería suministrado por los contratistas*. Las sumas que debían ser pagadas por el Gobierno local, es decir, el producto de la renta de licores, debía ser aplicado en primer término al pago de los intereses del empréstito, y, en segundo término, en el caso en que hubiera algún excedente, para ayudar á la construcción de la vía."

El señor Herrán interpreta aquí la negociación del modo como queda expuesta en el alegato: suministrar capital, no alegar falta de fondos, era

obligación de que no podían evadirse en ningún caso los contratistas, conforme al artículo VIII del contrato de empréstito, en que *quedó constancia* del resumen de sus compromisos á ese respecto. Póngase en relación este párrafo del señor Herrán con el siguiente de él mismo, y se tendrá el mecanismo de los contratos, tal como los practicaron las partes contratantes y como los han entendido todos los que han tenido ocasión de estudiarlos antes de la famosa Resolución del señor Vásquez. Lo que admira es que el señor Herrán, Secretario que firmó la dicha providencia, no sepa quién la dictó y se la atribuya á la Asamblea, y la eche á tierra, en todos y cada uno de sus fundamentos, con estas dos declaraciones, hechas por él ahora, en Mayo de 1895, á un periódico de la calidad de *The South American Journal* :

10. "Por este inteligente arreglo ó mecanismo—sigue diciendo el señor Secretario Herrán—mientras no se negociara ningún empréstito, la renta de licores no podía ser dedicada al pago de intereses, supuesto que no había ningunos intereses que pagar, Y, POR CONSIGUIENTE, LA TOTALIDAD DE LA RENTA DEBÍA APLICARSE A LA CONSTRUCCION DE LA VIA."

¿Qué queda del alegato del señor abogado doctor Vélez, después de esta manifestación del señor Herrán, Secretario de Instrucción Pública de D. Miguel Vásquez, de D. Fernando Vélez y de D. Julián Cock Bayner, los tres Gobernadores que rompieron los contratos y han seguido sosteniendo que la Resolución de 19 de Octubre,—basada en que no había empréstito para el mes de Enero del primer año de los contratos; en que el capital que la Casa estaba suministrando no debía tenerse en cuenta porque no era empréstito, y en que "sólo por excepción" podía aplicarse el dinero de la renta de licores al pago de certificados de obra hecha,—que esa Resolución, se repite, es el colmo de la legalidad, de la habilidad y de la honradez? Mucho le costaría al señor Herrán el escribir esos dos párrafos de su carta, que sin duda la consultaría con sus colegas y con el Gobernador antes de enviarla á Londres, pero lo escrito, escrito está y escrito queda, porque la verdad es lo que es, según San Agustín....

11. "El Ingeniero colombiano (Oficial) comenzó á tener dudas acerca de la exactitud de las cuentas presentadas (por la Casa), y se abstuvo de poner su firma en certificados sospechosos."

El Ingeniero Oficial no comenzó á tener dudas ningunas; comenzó, al contrario, á firmar certificados *como en barbecho*, según la frase acerdísima del señor Cisneros, mientras el Agente de la Casa le estuvo pagando la adehala y la asistencia en las posadas del camino á Puerto Berrio; pero cuando eso se acabó, al conocer el contrato de ese señor, y cuando él entró de guión en los complots *suicidas* del Departamento (es también el señor Cisneros quien los califica así: *Varias comunicaciones*, pág. 62), entonces apeló al proceder aquel de retirar la firma ya antes estampada, de repudiar y alterar la tarifa de Londres, etc. etc.

12. "Entre los certificados que suscitaron las sospechas de los agentes del Gobierno había uno por £ 10,000 á cuenta de estudios completos de la vía, se-

gún una especificación presentada por los agentes de los contratistas. Y resultó que esa especificación era una copia *verbatim* de los estudios de Mr. Jones, que habían sido remitidos por el Gobierno á los agentes de los contratistas con todos los demás papeles que él poseía relativos al Ferrocarril. Nació entonces la sospecha de si se había hecho ó nó estudio completo de la línea por los señores Punchard & C.^o Otro ítem era por gastos preliminares (\$ 50,000), que no estaba comprobado de un modo satisfactorio, á menos que no representara la suma pagada á Britton por hacerlo quitar del camino."

En esta tirada de cosas heterogéneas apenas si nosotros, que sabemos todas las hueras donde se esconden los veraces enemigos de la Casa, somos capaces de encontrar las entradas y salidas. Vamos á probarlo, con perdón de D. Tomás. a) Los agentes de la Casa ni ella tampoco presentaron nunca jamás certificado ninguno por estudios, planos, etc., de valor de £ 10,000. Los certificados por estos trabajos técnicos, que en el presupuesto se estima que valen esa suma, no fueron pagados nunca, ni presentados en su mayor parte. Como ya se dijo, el Ingeniero Oficial firmó algunos al principio, por pequeñas cantidades; retiró de ellos su firma luego, repudió la tarifa, y al fin no quiso formar ni firmar ningún certificado, y aun pretendió que los ingenieros de la Casa suspendieran los estudios de la vía hasta que se hiciera el empréstito. b) Respecto á la copia *verbatim* de lo de Jones, ya se ha dicho más de lo suficiente: demasiado. Reléase la confesión oficial, eso sí, de que esos borrornos y los más que el Gobierno tenía, se los entregó á los contratistas para que los utilizaran, como era su derecho. c) ¿Conque nació la sospecha de si un estudio general y completo de la vía se practicó por los señores Punchard & C.^o? Pues con esa sospecha hemos de dejar á D. Tomás, por más sensible que ello nos sea. d) Otro ítem era por gastos preliminares. Este ítem, el primero de la tarifa de Londres, previsto expresamente en la cláusula xxv del contrato, no lo quiso pagar el Gobernador, por las alegaciones que ya quedan expuestas. El señor Herrán lo trae á colación para hacerlo aparecer como que representaba lo que se le ofreció á Britton; como una *coincidencia numérica* abrumadora para la Casa. Ya se vio que á este señor no le ofreció Mr. Ridley sino \$ 25,000. ¿Qué hace el señor Herrán con los otros \$ 25,000?

A todo lo dicho sobre gastos preliminares conviene agregar aquí algo que complementa el alegato, á saber: el señor Cisneros, que los mandó pagar, de acuerdo con la tarifa y con la cláusula xxv, dijo al Gobierno que ese era un avance á los contratistas, y esa explicación misericordiosa ni el Gobierno se la aceptó, *deshonrando siempre su firma*, ni los contratistas se la pueden agradecer. Lo que se estipula en un contrato y se adquiere como derecho claro y perfecto, no se recibe luego como merced.

El mismo abogado señor Vélez cita en la página LXXVII de su alegato al señor Cisneros, quien dice allí: "*Gastos preliminares.* Las cuentas de los contratistas contienen partidas que, aunque están corrientemente asentadas, no puedo aceptarlas entre las de *Gastos preliminares.*

Ellos cargan á la obra, por ejemplo, la parte proporcional de gastos de oficinas en Londres, etc. etc., *lo cual es perfectamente claro y corriente; PERO LO QUE OBJETO ES QUE ESOS GASTOS DEBAN SALIR DE LA SUMA POR GASTOS PRELIMINARES.*" De manera que la objeción última del señor Cisneros era referente á la imputación de la suma. Pero entonces, ¿por qué firmó el certificado, si había de ir luego con esos reparillos sólo por satisfacer á los empleados antioqueños, que así saben de gastos preliminares como de cremalleras? Muy respetuosamente se lo decimos al señor Cisneros: él ha debido sostener su firma con la misma energía con que lo hizo en otros muchos documentos, particularmente en la última réplica suya á Torres Mariño, donde le dice:

"Dichos certificados (por gastos preliminares) fueron expedidos conforme á una estipulación clara y terminante del contrato, citada en varios escritos anteriores; y su justificación sólo puede ser materia de duda para quien, como el señor Torres, *no haya tenido motivos por qué saber lo que se acostumbra en la clase de contratos cuya vigilancia estaba á nuestro cuidado; por lo demás, sería muy fácil presentar contratos análogos, celebrados en Inglaterra, en donde el importe de los gastos preliminares llega á una proporción mayor que la que existe entre £ 10,000, monto de los certificados, y £ 1.250,000 monto del contrato.*" (El Telegrama, número 2,381).

Así es como se les habla, por hombres de la entereza y capacidad del señor Cisneros, á los que por mala fe ó por ignorancia no quieren entender las cosas, después de que solemnemente las pactan. Los gastos preliminares estaban previstos en el contrato, eran legítimos: ¿qué más había que detallar sobre ellos? ¿Oree el señor Cisneros que á gente de mala fe le valen razones?

El señor Vélez dijo también ante el Tribunal que esos gastos eran los que la Casa había hecho en su propuesta de contrato en 1891. De donde resulta que con esas £ 10,000 se cohecharon todos los empleados que el señor Herrán nos va á decir que se cohecharon; se le pagaron á Britton sus \$ 50,000, oro, se le abonaron gastos á Mr. Ridley en viaje al país, y á los ingenieros y materiales que envió desde Octubre de 1892, se pagaron los gastos de 91, y se pretendía pagar la parte proporcional de las oficinas en Londres....

¡Soberano poder de la imaginación al servicio de malos propósitos!

13. "Los papeles de Pérez Triana fueron cogidos, y entre ellos algunos referentes á las negociaciones con los señores Punchard & C." Esos papeles probaban que una gran suma había sido pagada ú ofrecida por los contratistas á diversos funcionarios públicos."

Después de las investigaciones de la Cámara de Representantes, que el señor Herrán conocía cuando escribió su carta, apenas se concibe por qué escribe párrafos de ese alcance dañino y los envía al extranjero. Como puede verse en el alegato del señor Vélez, éste dice que todos los funcionarios se defendieron "victoriosamente," y así debió de ser. No es tarea de un Secretario dar pábulo á la calumnia suspicaz.

14. "A tal cúmulo de faltas los contratos no pudieron resistir, y la Asamblea (!), bajo la presión de la más universal opinión, los suspendió."

Comprenden hasta tal punto los firmantes de la Resolución de 19 de Octubre, que ella es un atentado sin precedente, que se ocultan detrás de la anónima é irresponsable Asamblea cuando, para hablar de ella, van á comparecer ante el público extranjero. Ellos, los que creen que al Gobierno se le puede resistir á garrotazos y que el Gobierno ordena á garrotazos también—naciones ambas que exhibirán á los colombianos muy por debajo de los pueblos civilizados—; ellos, así como son, no quieren, empero, que en Londres ni el Monomotapa se diga: “Ese es de los que firmaron la Resolución ejecutiva contra los contratos con la casa Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º” El silencio y el olvido, si el Ministerio Público no los llama al banco de los acusados, como lo reclama la ley... es lo que les conviene.

15. “El señor Spencer, al saber la suspensión de los contratos, despidió todos los empleados, cesaron las funciones de los Depositarios y el Gobierno tomó posesión de lo que quedaba del Ferrocarril que un año antes había sido entregado á los contratistas en buen estado de servicio.”

El señor Herrán, retórico que debe ser, deja para el último la mayor y menos parecida á la verdad, de sus afirmaciones.

Después de las pruebas presentadas en este juicio arbitral, da hasta pena copiar párrafos como este último del señor Herrán, si bien no le van en zaga los anteriores. Respecto á suspensión de trabajos y despojo, todo queda dicho. No obstante, agregamos aquí otra nota del señor Restrepo R. que da alguna idea más de todo lo que ocurrió. Héla aquí:

República de Colombia.—Departamento de Antioquia.—Puerto Berrio, NOVIEMBRE 13 DE 1893.—Administración del ferrocarril de Antioquia.—Número 893.

Señor D. Juan Scobie, etc. etc.—Presente.

Estimado señor:

Tengo el honor de reiterar á usted el contenido de mi nota de 28 del pasado, número 858, y espero con fiadamente *en que usted se servirá entregarme el Taller y lo que tienen perteneciente al ferrocarril de Antioquia.*

Muy atento seguro servidor,

ALEJANDRO RESTREPO R.

(Libro v, págo. 134).

Nos hemos tomado el trabajo de confundir, como lo hemos hecho, al señor Herrán, porque él es una persona que ha gozado de prestigio como hombre de conocimientos y de honradez acrisolada. ¡Hasta dónde prolongue su fama el señor Secretario, si sigue escribiendo para la prensa sobre asuntos que no están en su cuerda, es cosa que los que hayan tenido la paciencia de leernos, por entero, juzgarán con buen cúmulo de datos.

GARANTIA DE LONDRES

“Los abajo firmados, á saber: Felipe Angulo, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la república de Colombia en Londres, que en adelante se denominará “Ministro de Colombia,” por una parte; William Charles Punchard, William Bell Mc Taggart y Francis William Lowther, empresarios de obras públicas en Londres y socios de la la Casa denominada *Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º*, que tiene su asiento en el número 151 Cannon Street de esta ciudad, que en adelante se llamarán *los Empresarios*, por otra parte; y los señores Schloss Brothers de Ethelburga House Bishopsgate Street en esta ciudad, que en lo sucesivo se designarán *los Depositarios*, por tercera parte.

Teniendo en cuenta que el 24 de Septiembre de 1892 se firmó en la ciudad de Medellín un contrato para la construcción del ferrocarril de Antioquia, entre Abel González, Secretario de Hacienda y Fomento del departamento de Antioquia en la república de Colombia, autorizado plenamente por el Gobernador del Departamento, por una parte, y William Ridley, apoderado de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther y C.º por la otra;

Teniendo en cuenta que los empresarios se comprometieron á construir un ferrocarril en toda su longitud, en el plazo de cuatro años, á contar del 1.º de Enero de 1893 en adelante;

Teniendo en cuenta que se convino por las partes contratantes en que, en ciertas circunstancias, ese plazo estipulado podía ser prorrogado por acuerdo entre el Gobierno y los empresarios, y faltando el acuerdo, el período ó plazo sería determinado por árbitros constituidos conforme á la legislación vigente en Colombia;

Teniendo en cuenta que el 7 de Noviembre de 1892 se firmó en la ciudad de Bogotá otro contrato adicional al contrato de construcción, entre los Delegados del Gobierno de Antioquia y William Ridley como apoderado de Punchard, Mc Trggart, Lowther & C.º;

Teniendo en cuenta que en este contrato adicional convieron las dos partes contratantes en que, si por causas dependientes de la voluntad de los empresarios éstos dejaban de concluir y equipar ese ferrocarril en los términos convenidos por el artículo XVIII del contrato de construcción, se obligaban ellos á pagar al departamento de Antioquia diez mil libras esterlinas (£ 10,000), á cuyo efecto de pago consintieron en dar garantía suficiente por esa suma á satisfacción del Ministro de Colombia en Londres;

Teniendo en cuenta que ese Ministro de Colombia ha consentido en aceptar como garantía suficiente un pagaré de los empresarios, por la

referida suma de £ 10,000, exigible á su presentación por los señores *Scholls Brothers*, ó á su orden, después del 1.º de Enero de 1897;

Teniendo en cuenta que el Ministro de Colombia y los Empresarios han convenido en depositar ese pagaré en manos de los Depositarios; y

Teniendo en cuenta que los Depositarios han consentido, al tomar ese pagaré, en comprometerse como se comprometen, á obrar con él conforme á las estipulaciones de este contrato,

Por tanto, los aquí presentes atestiguan que las partes susodichas han convenido en los artículos siguientes:

I

Los empresarios declaran que se han obligado á hacer efectivo el pagaré por £ 10,000, suscrito por ellos á la orden de los señores *Scholls Brothers* ó á quien los represente, para asegurar el pago de esa suma al departamento de Antioquia, después del 1.º de Enero de 1897, siempre que los Arbitros arriba citados decidan que los empresarios son responsables; y, en consecuencia, los empresarios, de acuerdo con el Ministro de Colombia, depositan y confían dicho pagaré en poder de los Depositarios, *con el único objeto de que ellos lo entreguen todo entero al Agente apoderado del Gobierno de Antioquia*, á la presentación de la sentencia de los Arbitros de que ya se ha hablado, en la cual se condene á los empresarios; pero en el caso de que la sentencia declare que los empresarios no han faltado, entonces los Depositarios cancelarán dicho pagaré y lo devolverán á los empresarios, y lo mismo harán si los trabajos del Ferrocarril fueren aceptados por el Gobierno sin necesidad de Arbitramento conforme á la cláusula XVIII; es decir, en este caso anularán y entregarán también el pagaré á la presentación por los empresarios del certificado de aceptación de los trabajos por el Gobierno.

II

Los Depositarios declaran por su parte que han recibido á su satisfacción el pagaré de los señores *Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º* y se encargan de cumplir sus obligaciones en la manera que queda expresada.

III

Para evitar toda dificultad proveniente de los nombres y de la identidad de los Arbitros, así como de la autenticidad de su fallo, queda convenido por todas las partes aquí obligadas que los nombres é identidad de los Arbitros y la autenticidad de su sentencia, se probarán por un certificado del Ministro de Justicia ó del Ministro de Gobierno de la República de Colombia, cuyas firmas estén autenticadas por el Ministro británico en Bogotá.

En fe de lo cual han firmado tres ejemplares de este contrato en las

oficinas de los señores Scholss Brothers, los Depositarios designados, el día 28 de Junio de 1893.

Testigos de las firmas de todas las partes: *Thomas Creswell, 15, George Lane, Lewisham S: E.—John J. Lloyd, Brunswick Road Narbinton, Kingston on Tamas.—F. Angulo.—W. C. Punchard, W. B. Mc Taggart, F. W. Lowther, Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º—Scholss Brother.*”

FIANZA POR DERECHOS DE ADUANA

NÚMERO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y OCHO.—En el Municipio de Bogotá, departamento de Cundinamarca, república de Colombia, á veintiocho de Septiembre de mil ochocientos noventa y cuatro, ante mí Jorge Gaitán, Notario primero de este Círculo y ante los testigos instrumentales señores Joaquín Lascano Berti y Antonio José Restrepo, varones, mayores de edad, vecinos del mismo Círculo, de buen crédito, en quienes no concurre ninguna causal de impedimento, comparecieron los señores Jacobo de la Parra, Tesorero de la República, de cuyo carácter oficial doy fe, debidamente autorizado por Su Señoría el Ministro de Hacienda, según consta del oficio número 24,331 de fecha veinticuatro del presente, Sección segunda, Ramo de Aduanas; Charles T. Spencer, súbdito inglés, apoderado general de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º de Londres, según consta del poder que ellos le otargaron en la referida ciudad de Londres, el día veintisiete de Abril de mil ochocientos noventa y dos, ante el Notario público de aquella ciudad señor Horacio Arturo Erith de Pinna, y los señores Salomón Koppel y Carlos Schloss comerciantes y propietarios, todos varones, mayores de edad, vecinos de este distrito, á quienes conozco, de lo cual doy fe y dijeron: Que la casa expresada de Punchard Mc Taggart, Lowther & C.º, como contratista para la construcción de los ferrocarriles de Antioquia y Santander y para el estudio y exploración de un trazo de esta capital al río Meta, introdujo al país para las dichas obras y gozando de exención de derechos de Aduana, varios cargamentos de útiles y materiales, por los que hubo de constituir fianzas en Barranquilla, ante el señor Administrador de la Aduana, D. Tomás Surí Salcedo, Agente de la Casa contratista, las cuales fianzas están aún vigentes por no haberse obtenido todavía la concedida exención en el Ministerio de Hacienda. Y por cuanto el señor Salcedo sufre perjuicios en sus intereses por la demora indefinida de este asunto á pesar de las prórrogas que el Ministerio de Hacienda ha otorgado en más de una vez; y por cuanto la Casa Punchard & C.º, quiere exonerar á su distinguido agente, señor Salcedo, de ese gravamen, y los señores Salomón Koppel y Carlos Schloss, han convenido en sustituir su responsabilidad á la del señor Salcedo, de acuerdo con la Casa, todo lo cual es aceptado por el Ministerio de Hacienda y la Tesorería de la República; por tanto, los señores Koppel y Schloss declaran que se constituyen fiadores, mancomunada y solidariamente con la Ca-

sa Punchard, McTaggart, Lowther & C.^o, de Londres, para el pago de las siguientes cantidades por las cuales el señor Tomás Suri Salcedo ha constituido fianza y firmado documentos privados, con respecto á los relacionados cargamentos, siempre que en definitiva no otorgue el Gobierno de la República la final exención á que la Casa Punchard & C.^o tiene derecho, las cuales cantidades son las que van á expresarse: del vapor *Medway*, de cuatro de Noviembre de mil ochocientos noventa y dos por once bultos para el ferrocarril de Antioquia, trescientos ochenta y dos pesos ochenta centavos. Del vapor *Mexican* de diez y ocho de Marzo de mil ochocientos noventa y tres, doscientos treinta y ocho bultos para el ferrocarril de Antioquia, mil ciento treinta y ocho pesos treinta y cinco centavos (\$ 1,138-35). Del vapor *Nicaraguan* de Marzo veintiocho de mil ochocientos noventa y tres por dos bultos para el ferrocarril de Antioquia, diez y ocho pesos treinta centavos (\$ 18-30). Del vapor *William Cliff* de Marzo de mil ochocientos noventa y tres, por cuarenta y ocho bultos para el ferrocarril de Antioquia, ciento noventa y seis pesos setenta y cinco centavos (\$ 196-75). Del vapor *Egyptian Prince* de Abril de mil ochocientos noventa y tres, por un bulto para el ferrocarril de Antioquia, treinta y nueve pesos (\$ 39). Del vapor *Roman Prince*, de veintinueve de Mayo de mil ochocientos noventa y tres, por cuarenta y tres bultos para el ferrocarril de Santander, ciento trece pesos sesenta y cinco centavos (\$ 113-65). Del vapor *Orinoco* de diez y nueve de Mayo de mil ochocientos noventa y tres, por cinco bultos para el ferrocarril de Antioquia, ciento treinta y nueve pesos ochenta centavos (\$ 139-80). Del vapor *Orinoco*, de diez y nueve de Mayo de mil ochocientos noventa y tres por ochenta y nueve bultos para el ferrocarril de Santander, mil cuatrocientos quince pesos diez centavos (\$ 1,415-10). Del vapor *Orinoco* de diez y nueve de Mayo de mil ochocientos noventa y tres, por sesenta y un bultos para el trazo del Meta, mil cuatrocientos treinta y nueve pesos cincuenta y cinco centavos (\$ 1,439-55). Del vapor *Pallas* de cinco de Junio de mil ochocientos noventa y tres, por ciento noventa y un bultos para el ferrocarril de Antioquia, mil doscientos cincuenta y cinco pesos noventa y cinco centavos (\$ 1,255-95). Del vapor *Pallas* de cinco de Junio de mil ochocientos noventa y tres, por siete bultos para el ferrocarril de Santander, cuarenta y cinco pesos veinte centavos (\$ 45-20). Del vapor *Mexican* de quince de Junio de mil ochocientos noventa y tres, por quince bultos para el ferrocarril de Antioquia, ciento setenta pesos cincuenta centavos (\$ 170-50). Del vapor *Darién* de veintiséis de Junio de mil ochocientos noventa y tres, por trescientos cinco bultos para el ferrocarril de Santander, mil setecientos ochenta y tres pesos setenta centavos (\$ 1,783-70). Del vapor *Vesta* de once de Junio de mil ochocientos noventa y tres, por cincuenta y cinco bultos para el ferrocarril de Santander, ochenta pesos sesenta y cinco centavos (\$ 80-65). Del vapor *Alvo* de diez y ocho de Julio de mil ochocientos noventa y tres, por

diez bultos para el ferrocarril de Santander, cuarenta y cuatro pesos cincuenta centavos (\$ 44-50). Del vapor *West Indian*, de diez y nueve de Julio de mil ochocientos noventa y tres, por cinco bultos para el ferrocarril de Antioquia, ochenta y nueve pesos treinta y cinco centavos (\$ 89-35). Del vapor *West Indian*, de diez y nueve de Julio de mil ochocientos noventa y tres, por sesenta y nueve bultos para el ferrocarril de Santander, cincuenta y tres pesos quince centavos (\$ 53-15). Del vapor *Counsellor*, de diez y ocho de Agosto de mil ochocientos noventa y tres, por dos bultos para el ferrocarril de Antioquia, treinta y seis pesos (\$ 36). Del vapor *Don* trasborde del *Essequibo*, de Junio de mil ochocientos noventa y tres, por diez y siete bultos para el ferrocarril de Santander, novecientos treinta y un pesos ochenta y cinco centavos (\$ 931-85). Del vapor *Athos*, de veintiséis de Septiembre de mil ochocientos noventa y tres, por doscientos cuarenta bultos para el ferrocarril de Santander, trescientos setenta y seis pesos (\$ 376). Del vapor *Andes*, de diez de Octubre de mil ochocientos noventa y tres, por diez y ocho bultos para el ferrocarril de Santander, ciento noventa y cinco pesos sesenta centavos (\$ 195-60). Del vapor *Athos* de siete de Noviembre de mil ochocientos noventa y tres, por dos bultos para el ferrocarril de Santander, cincuenta y cuatro pesos veinticinco centavos (\$ 54-25). Del vapor *Andes* de veintiuno de Noviembre de mil ochocientos noventa y tres, por veintitrés bultos para el ferrocarril de Santander, sesenta y dos pesos veinte centavos (\$ 62-20). Del vapor *William Cliff* de veintiséis de Diciembre de mil ochocientos noventa y tres, por tres bultos para el ferrocarril de Santander, sesenta y tres pesos cinco centavos (\$ 63-05). Suma, diez mil ciento veinticinco pesos veinticinco centavos (\$ 10,125-25).

En virtud de esta sustitución de fianzas los otorgantes declaran por ella libre y quito al señor Salcedo, á quien se le deben cancelar la escritura y pagarés que tenga firmados por este motivo. De acuerdo con el artículo 158 del Código Civil, se agrega á este instrumento el memorial y resolución siguientes:

“Señor Tesorero General de la República.

“Yo Charles T. Spencer, súbdito inglés, ofrezco respetuosamente á usted como fiadores sustitutos del señor Tomás Surí Salcedo, respecto á las sumas que se causaron á deber por la Casa Punchard & C.^o en derechos de Aduana, por materiales de ferrocarriles, á los señores D. Salomón Koppel y D. Carlos Schloss, comerciantes y propietarios, vecinos y residentes en esta ciudad. Suplico á usted se digne aceptarlos. Hablo á usted como apoderado general de Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o, de Londres.

“C. T. SPENCER.”

“Tesorería general de la República.—Septiembre 26 de 1894.

“Acéptase á los señores D. Salomón Koppel y D. Carlos Schloss de fiadores de los peticionarios para el otorgamiento de la escritura de sustitución. Comuníquese al señor Notario 1.º de este Órculo para que proceda á extender la escritura correspondiente.

“El Tesorero general,

JACOJO DE LA PARRA.”

Presente el señor Tesorero general dijo: que acepta esta escritura y las obligaciones y declaraciones en ella contenidas. Se pagó el derecho de registro como consta de la boleta siguiente:

“República de Colombia.—Departamento de Cundinamarca.—Número 267.—Administración general de Hacienda.—Bogotá, 24 de Septiembre de 1894.

“El señor doctor Jorge Gaitán ha enterado veinte pesos con arreglo á la Ley 39 de 12 de Noviembre de 1890, por el derecho de registro de la sustitución de fianza que hacen el señor Carlos T. Spencer y otros al Gobierno Nacional, por diez mil pesos.

“El Administrador general de Hacienda,

CARLOS COTES.”

Leído este instrumento á los interesados, á quienes advertí la formalidad del registro dentro del término legal, lo aprobaron y firman con los testigos dichos y conmigo el Notario que doy fe.

(Firmados), Pro per PUNCHARD, MC TAGGART, LOWTHER & C.º, CHARLES TALLENT SPENCER.—SALOMÓN F. KOPPEL.—CARLOS SCHLOSS.—JACOBO DE LA PARRA.—Testigos, *Joaquín Lazcano Berti.*—*Antonio José Restrepo.*—El Notario primero, *Jorge Gaitán.*

Es fiel y tercera copia de su original á que me remito y la compulso en cinco fojas útiles destinada al interesado.

Bogotá, Julio doce de mil ochocientos noventa y cinco.

El Notario primero,

Jorge Gaitán.

DESPOJO DE LOS VALORES DEPOSITADOS

ACTA DE LA ENTREGA DE LA OFICINA DE LOS DEPOSITARIOS DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

El 10 de Noviembre de 1893, á las 12½ p. m., se presentó el señor Administrador general del Tesoro en la Oficina de los Depositarios del ferrocarril de Antioquia, en Medellín, con el objeto de recibir el dinero, útiles, libros, etc., existentes en esta Oficina, de conformidad con su comunicación número 5,593, transcribiendo la que á él pasó el señor Secre-

tario de Hacienda, distinguida con el número 6,438, en que se ordena proceder á efectuar dicha operación. Antes de principiar la entrega el Depositario señor Botero U. presentó al señor Administrador una nota de protesta contra tal acto, así como lo había hecho contra la disposición. En seguida se procedió á la entrega en el orden y forma siguientes: 1.º Ciento sesenta y cuatro libranzas giradas por el señor Administrador general del Tesoro contra los rematadores de la renta de licores, las mismas que se habían recibido de él el 18 de Febrero por valor de

quinientos mil pesos.....\$	500,000 ..
-----------------------------	------------

En pago de estas libranzas se había recibido en esta oficina, como consta en los libros la cantidad de.....\$ 195,279 47½
y falta por pagar para completar su valor... 304,720 52½ 500,000 ..
suma igual á la recibida.

De los \$ 195,279-47½ que habían entrado á cuenta de libranzas se entregaron al señor Administrador ciento dos mil diez y siete pesos ochenta y medio centavos \$ 102,017 80½, así:

En un giro contra el Banco del Pro-		
greso.....	12,810 65	
Id. contra el Banco Popular.....	63,845 68	
Id. contra el Banco de Medellín.....	11,862 05	
Id. contra Vicente B. Villa é Hijos...	11,005 50	
En dinero.....	2,493 92½	102,017 80½

La diferencia entre los.....\$	195,279 47½
que habían entrado á la oficina, y los....	102,017 80½
entregados al señor Administrador,	

Y que es de.....\$	93,261 67
--------------------	-----------

Representa lo gastado de estos quinientos mil pesos entregados en libranzas por el Gobierno del Departamento. Lo demás que se gastó fueron \$ 148,883-70, de los siete millones y medio de auxilio del Gobierno Nacional; y lo que resta de este auxilio, ó sea los \$ 7.351,116-30, quedan en depósito en el Banco Nacional, que es la cantidad que aparece en el *Balance* á cargo de ese Banco. El monto total de lo gastado, que es de \$ 242,145-37, está representado en el *Balance* por las dos cuentas denominadas *Certificados de Londres* y *Certificados de Medellín*.

La primera aparece con un saldo de.....\$	204,408 49½
---	-------------

Y la segunda con uno de.....	37,801 12½
------------------------------	------------

Suma.....\$	242,209 62
-------------	------------

Mayor que la anterior de.....	242,145 37
-------------------------------	------------

En.....\$	64 25
-----------	-------

Estos \$ 64-25 representan el saldo acreedor de las cuentas que figuran por descuentos ó aprovechamientos. 2.º Los libros *Diario, Mayor*, el de *Cuentas de los Rematadores, Borrador*, tres cuadernos de talones de los recibos expedidos y cinco esqueletos para recibos. 3.º Una prensa para copiar cartas. 4.º El mobiliario de la oficina consistente en cuatro taburetes, una tabla que dice *Depositarios del ferrocarril de Antioquia*, una taza, un jarro y dos vasos de vidrio. 5.º Los útiles de escritorio: un pupitre, dos tinteros de cristal, dos de vidrio, una botella con tinta, una cajita de plumas, cinco pisapapeles de madera, dos portaplumas, dos lápices, diez y seis cuadernillos de papel con el timbre de la oficina y veinticuatro sin él. 6.º Se entregó también al señor Administrador la cantidad de seis mil noventa y tres pesos (\$ 6,093) que es el valor de los sueldos del Ingeniero Consultor y el Agente Oficial en el mes de Octubre, cuyos certificados, por ese mes, no han llegado de Londres.

Sueldo del Ingeniero Consultor.....	\$	4,555	50	
Sueldo del Agente Oficial.....		1,837	50	6,393 ..

Esta suma figura como pagada en los libros aun cuando no lo está, y se entrega en depósito por disposición del señor Secretario de Hacienda.

A petición del Depositario señor Botero U. se hace constar que de la cantidad que aparece gastada por esta oficina, es decir, de los \$ 242,145-37, *la Casa contratista ha recibido solamente \$ 155,460-82*; lo demás han sido sueldos y otros gastos. Estos \$ 155,460-82 han equivalido á diferentes tipos de cambio, á trece mil seiscientas ochenta y cinco libras y once cheelines (£ 13,685-11).

El Administrador general del Tesoro, JULIO URIBE S.—El Depositario, LISANDRO M. URIBE.—El Depositario, GONZALO BOTERO U.—Es copia fiel del original que reposa en la Administración general del Tesoro.

Medellín, 24 de Junio de 1895.

El Contador encargado del Despacho, LUIS PALACIO T.

Recibido en esta fecha, Bogotá, 10 de Julio de 1895.—*Antonio J. Schlesinger*, Secretario.

DESPOJO DE LA VIA FERREA

En la cabecera del Municipio de Puerto Berrio á los catorce días del mes de Noviembre de mil ochocientos noventa y tres, ante mí Pedro J. Berrio, Alcalde Municipal, se presentó el señor Juan Scobie en su carácter de ingeniero del distrito y en representación de los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, de Londres, contratistas para la construcción del ferrocarril de Antioquia, y expuso: Que ha recibido del señor Admi-

nistrador del Ferrocarril en su carácter de representante del Gobierno departamental de Antioquia, las notas que en seguida se copian:

“República de Colombia.—Departamento de Antioquia.—Administración del ferrocarril de Antioquia.—Puerto Berrío, Octubre 28 de 1893.—Número 858.

“Señor Juan Scobie, ingeniero del Distrito.—Presente.

“El señor Secretario de Hacienda, en telegrama de 24 de los corrientes, que recibí ayer en Pavas, á mi regreso del camino de herradura, me dice entre otra cosas lo siguiente:

‘ Por resolución del Gobernador aprobada unánimemente por Asamblea dispónese: 1.º, suspender cumplimiento de las obligaciones del Departamento en lo relativo á contratos sobre Ferrocarril y sobre empréstito; 2.º, optar por la resolución de tales contratos, y proceder en consecuencia de acuerdo con esta resolución. Usted se servirá pedir á los agentes de los contratistas en la empresa, todo lo que tengan perteneciente á la vía, de lo cual se encargará usted, etc. etc.’

“Lo que tengo el honor de comunicar á usted como representante de la Compañía en este Distrito y manifestarle que estoy pronto á recibir todos los útiles, etc., del Ferrocarril que están en poder de ustedes.

“De usted muy atento y seguro servidor,

“ALEJANDRO RESTREPO R.”

“República de Colombia.—Departamento de Antioquia.—Administración del ferrocarril de Antioquia.—Puerto Berrío, Noviembre 13 de 1893.—Número 893.

“Señor D. Juan Scobie, etc. etc.—Presente.

“Estimado señor:

“Tengo el honor de reiterar á usted el contenido de una nota del 28 del pasado, número 858, y espero confiadamente en que usted servirá entregarme el taller y lo que tienen perteneciente al ferrocarril de Antioquia.

“Reitero asimismo á usted las seguridades de mi distinguida consideración personal con que me suscribo.

“Muy atento seguro servidor,

“ALEJANDRO RESTREPO R.”

Que en vista de la insistencia de estas notas, hace la entrega solicitada, pero que protesta de ella, una, dos, tres y cuantas veces en derecho sea necesario, porque considera que al Gobierno no lo asiste ningún derecho en su petición, y por creer que así no se le da cumplimiento al contrato celebrado el día 26 de Enero del corriente año, y sin que este hecho pueda

redundar en perjuicio de los contratistas señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o, de Londres, en las reclamaciones y diferencias que puedan tener con el Gobierno con motivo á la rescisión de los contratos celebrados por ambas partes. Para constancia se firma esta diligencia por el señor Alcalde, el interesado, los testigos señores Abel Jaramillo y Buenaventura Castañeda, quienes reúnen al efecto las condiciones exigidas por la ley.

Por ante el suscrito Secretario, PEDRO J. BERRÍO.—JUAN SCOBIE.—Testigo, *Abel Jaramillo M.*—Testigo, *Buenaventura Castañeda.*—*José A. Correa M.*, Secretario.

Es copia.—Puerto Berrío, Diciembre 23 de 1893.

José A. Correa M.

DESPOJO DE EDIFICIOS Y MATERIALES

En la cabecera del Municipio de Puerto Berrío, á los veintitrés días del mes de Abril de mil ochocientos noventa y cuatro, ante mí Manuel Sen-
cial, Alcalde Municipal, se presentó el señor Eduardo B. Morant, representante legal de Carlos T. Spencer, Agente de la Compañía constructora del ferrocarril de Antioquia, y expuso: La Compañía constructora del ferrocarril de Antioquia, señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o se vio en la necesidad de construir edificios cuando el contrato estuvo á su cargo, y al efecto construyó el almacén, casas de zinc que existen en la Malena, y ranchos para trabajadores; edificios que al hacer la entrega que bajo protesta se hizo al señor Alejandro Restrepo, como Administrador del ferrocarril de Antioquia, figuraron en el inventario, pero solamente confiando en la palabra del citado señor Restrepo, quien manifestó que los tomaban hasta tanto viniera la *Comisión* (Junta directiva del Ferrocarril), para ver si el Gobierno los tomaba ó nó, cosa que no sucedió porque el señor Restrepo se embarcó el mismo día ó el siguiente de haber llegado aquí la comisión. Además de todo esto, el Gobierno ha estado gastando material de pertenencia exclusiva de la Compañía, tal como arena sin haberla comprado á ésta y sin contar para nada con el protestante, que, como Representante del señor Spencer, y él á la vez de la Compañía, sería el único que podía disponer de ella. Que como no han querido devolverle los edificios y los ocupan sin el permiso de la Compañía, y, como arbitrariamente han tomado el almacén que ella ocupaba, protesta de la manera más formal y solemne contra estos hechos, una, dos, tres y cuantas veces en derecho sea necesario para que no se perjudiquen los intereses de la Casa de que es representante legal el señor Spencer, en las diferencias y reclamaciones que han intentado ó pueden intentar contra el Gobierno.

Para constancia se firma esta diligencia por el señor Alcalde, el interesado, los testigos señores Germán Restrepo y Sabas Arias, que reúnen al efecto las cualidades exigidas por la ley.

Por ante el suscrito Secretario, *Manuel Sencial*.—*E. B. Morant*.—*Germán Restrepo*.—*Sabas Arias*.—*Benjamín Posada G.*, Secretario.

Es fiel copia.—Puerto Berrio, Abril 23 de 1894.

Benjamín Posada G.—Secretario.

DECLARACION DEL EX-GOBERNADOR DE ANTIOQUIA

El infrascrito, Magistrado de la Corte Suprema de Justicia, certifica y jura:

1.° Es verdad que el infrascrito fue quien, como Gobernador del Departamento, envió, en 1891, al señor Alejandro Barrientos, á contratar *ad referendum* la construcción del ferrocarril de Antioquia y el empréstito para esa construcción;

2.° Es verdad que el suscrito como particular (pues cuando llegaron á Medellín los contratos ya no era Gobernador) quedó satisfecho del modo como el señor Barrientos desempeñó su comisión; pues los contratos *ad referendum* que celebró con los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.°, los reputó buenos el infrascrito, como que ellos servían de base de discusión para nuevos contratos, y los creyó mejores después con las reformas que se les hicieron en Medellín por el Gobernador del departamento de Antioquia, y en esta capital por el Gobierno Nacional;

3.° Es cierto que por todo lo que el interrogado sabe y conoce del asunto, la Casa contratista estaba cumpliendo sus obligaciones, en la medida de su compromiso, suministrando fondos de su propio peculio, ejecutando trabajos importantes en la línea, á pesar de los grandes obstáculos de todo género que se le presentaban, y nombrando oportunamente todos los empleados de su incumbencia, conforme á dichos contratos;

4.° Es cierto que él, instado por el apoderado de la Casa, señor Ridley, quien le manifestó varias veces que se valía del testigo porque le tenía confianza, contrató con dicho señor el desempeño del cargo de Depositario del ferrocarril en Medellín, y, en efecto, no pudiendo trasladarse á esa ciudad, por haber aceptado el empleo de Magistrado de la Corte, encargó, de acuerdo con dicho señor Ridley, á su hermano D. Gonzalo Botero Uribe, para que lo reemplazara, y que éste estuvo desempeñando tal encargo hasta que el Gobernador Vásquez B. suspendió expresamente, y de modo inalicable, el cumplimiento de las obligaciones del Departamento, y se apoderó, sin ningún derecho, de las Libranzas y valores que los Depositarios manejaban conforme al contrato;

5.º Es cierto que el señor Vásquez B., antes y después de ser Gobernador, fue siempre enemigo de los contratos Punchard-García, lo mismo que los Secretarios de que se rodeó cuando entró á la Gobernación.

Bogotá, veinticuatro de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco.

BALTASAR BOTERO URIBE.

Presentado hoy 24 de Agosto de 1895.

A. J. Schlesinger, Secretario.

Tribunal de Arbitramento.—Veinticuatro de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco.

Póngase en conocimiento de las partes. Notifíquese.

El Presidente del Tribunal, LÜHRSEN.—El Secretario, *Antonio J. Schlesinger*.

En la misma fecha notifiqué á las partes el auto que antecede y firman.

FERNANDO VÉLEZ.—C. T. SPENCER.—*Schlesinger*, Secretario (1).

Es copia conforme.

El Secretario del Tribunal de Arbitramento en el asunto del ferrocarril de Antioquia,

Antonio J. Schlesinger.

(1) A la página CCXXIV de su alegato de conclusión se queja el señor Vélez de que no le hubieran notificado las pruebas pedidas por la parte contraria, *antes de practicarlas*, sino ya practicadas; y agrega que eso es contrario á leyes procesales y á prácticas jurídicas, y causa de demoras y de dificultades para repreguntar á los testigos. Se consuela luego el señor abogado de la República de esa falta cometida por el Tribunal, con decir que *los hechos que quiere probar con testigos el mandatario de la casa Punchard & C.º*, CARECEN DE SIGNIFICACIÓN.

Los que lean esta disculpa de los señores abogados (pues eran dos), dirán si tienen razón, así que se dignen pasar la vista por estas declaraciones y las ya copiadas en el texto. Lo que sí afirmamos, con vista de los respectivos documentos auténticos que reposan en el Tribunal, es que el señor Vélez y su socio tuvieron todo el tiempo que quisieron para repreguntar los testigos y para infirmar las demás pruebas presentadas por nosotros; pues el Tribunal les abrió de par en par las puertas para ello, estableciendo que en materia de pruebas estaba dispuesto á no desechar ninguna *en ningún tiempo*. Tanto así, que el señor Vélez pidió su última prueba EL 22 DE AGOSTO, doce días después de expirado el término ordinario, y la prueba se practicó. Está en nuestro poder copia del acta respectiva, en que consta que las pruebas se le notificaban al señor Vélez—como esta declaración del doctor Botero Uribe—casi siempre en el mismo acto de ser recibidas en el Tribunal, ó cuando más día por medio.

Las pruebas que presentó el señor Vélez sí son objetables por todo concepto, pues las constituyen sumarios seguidos á dos distinguidos caballeros, sumarios que son *secretos*, conforme á la ley, y que debían obrar en la Corte Suprema y en el Juzgado 1.º Superior de Antioquia. Hasta la fecha no se sabe cómo fueron á parar á manos del señor abogado esos sumarios, ni con qué derecho legal y moral publicó documentos de ellos en su alegato impreso. Nosotros sí podemos decir con verdad y razón que las pruebas del señor Vélez

DECLARACION DEL GOBERNADOR DE SANTANDER

Señor Presidente del Tribunal de Arbitramento en el asunto del ferrocarril de Antioquia.—Bogotá.

En vista del telegrama de usted, fecha 29 de Julio anterior, recibido hoy, certifico bajo juramento lo siguiente:

1.º Es verdad que tanto el suscrito como las autoridades de Santander estamos satisfechos de la manera como la Casa contratista del ferrocarril de Bucaramanga á Puerto Wilches estaba cumpliendo sus compromisos en ese contrato, haciendo trabajos en la vía, introduciendo materiales extranjeros allí y ocupando un respetable cuerpo de ingenieros;

2.º Es cierto que hasta que se presentó el fracaso del ferrocarril de Antioquia las autoridades de Santander no tuvieron dificultad ni diferencia alguna con el Agente de la Casa contratista Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º, y por el contrario, marcharon en buena armonía hasta la amigable resolución del contrato;

3.º Es cierto que el fracaso de la negociación del ferrocarril de Antioquia fue el que hirió de rechazo el contrato de Santander, obligando á las partes á resolverlo amigablemente, sin que la Casa hubiera manifestado pretensiones exageradas en ningún sentido, según aparece de la siguiente comunicación del apoderado de la Casa contratista:

no sólo carecen de significación, sino que son contraproducentes, como lo hemos probado exhibiéndolas en este escrito.

Contraproducentes les fueron también otras que el señor Vélez ó el Gobierno á quien le servía mandaron practicar en Medellín, *sin citación de parte ni intervención del Tribunal*, consistentes en declaraciones de testigos; porque esos testigos honorables declararon la verdad, y como la verdad es ingrata para los enemigos de la Casa Punchard & C.º en este asunto, *ni el señor Vélez ni sus comitentes PRESENTARON jamás esas pruebas que los confundían....*

Lo que hubo de cierto fue que el señor Vélez trabajó su alegato con anticipación (por eso lo publicó aun antes de presentarlo al Tribunal y con el objeto de alzaprimar la opinión indocta y parcial), calcándolo sobre su ya antigua y confutada *Refutación al Concepto del doctor Esguerra*; y para no dañar el ordenamiento de su obra, trató con el desdén que se ha puesto de manifiesto las pruebas de la contraparte, abrumadoras, terribles para la causa que el señor Vélez defendía. Que juzgue el lector si sumarios reservados, correspondencia de la Casa, arrebatada del correo, violada y exhibida hasta con mofa, pueden resistir comparación, como leales y legales pruebas, con declaraciones de Gobernadores, ex-Gobernadores, Magistrados de la Corte, Ministros de Estado, Secretarios, etc., inspecciones oculares de los mismos señores arbitradores y documentos públicos y auténticos emanados de las más altas autoridades del país.

N. B.—El señor doctor D. Antonio José Uribe fue presentado por el señor Vélez al Tribunal como su socio y ayudante en el juicio que se ventilaba. Con tal carácter actuó ó intervino dicho señor ante esa entidad, de lo cual se dejó constancia en las actas, pues como el arbitrador señor Bravo pidió y obtuvo que *las sesiones fueran secretas*, ninguna persona que no ejerciera funciones allí podía estar en el recinto y asistir á la secuela y prosecución del juicio. Entre los dos tomaban sus notas, y entre los dos han podido repreguntar á los testigos, aunque las repreguntas les salieran contraproducentes también, como las del señor arbitrador Bravo, al señor D. Abelardo Ramos, que se leerán más adelante.

“Ferrocarril de Santander.—Bucaramanga, Octubre 31 de 1893.

“Señor Secretario de Hacienda de la Gobernación del Departamento de Santander.

“Señor: Tengo la pena de transcribir á usted, para conocimiento oficial del Gobierno del Departamento, el cable de fecha de ayer y que he recibido hoy, procedente de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º, de Londres. Dicho documento, transportado de la clave telegráfica á la lengua inglesa, dice así:

‘Antioquian bad faith has broken up negotiations all capital Colombia; therefore it is impossible raise capital. Wish to settle matter amicably. We will accept friendly arrangement. Do not require profit but only of hocked expenses. Give immediate notice staff.’

“Invertido al castellano me parece queda en esta forma:

‘La mala fe de Antioquia ha hecho romper las negociaciones de todo capital para Colombia. Es por lo tanto imposible obtener capital. Deseamos transigir asunto. No exigimos utilidad, pero sí el reconocimiento de los desembolsos. Dé inmediato deshaucio á los empleados.’

“Para la más clara inteligencia de esta comunicación telegráfica, y especialmente para apreciar la frase “*De todo capital para Colombia*,” es preciso y juzgo conveniente hacer notar que los autores de ella no tienen ni han tenido motivo de queja del ilustrado y justiciero Gobierno del Departamento de Santander. No obstante esta situación, y á pesar de ser el ferrocarril de Antioquia y el de Santander obras distintas, las circunstancias de ser unos mismos los empresarios constructores, y uno mismo el país á que pertenecen ambas obras, que son de carácter público, les den obligada solidaridad, especialmente en las negociaciones de bolsa que una y otra requieren, según la combinación prevista y desarrollada en cada uno de los contratos de construcción, y así pues, los celos que en el mercado monetario de Londres han producido los actos del Gobierno de Antioquia, afectan tenazmente la obra que he estado á mi cargo y que con tanto patriotismo fomentan el laborioso pueblo y el ilustrado Gobierno de Santander.

“Conviene igualmente considerar este cablegrama en relación con el que envié yo á Londres el último sábado, de acuerdo con el señor Gobernador y por indicación de él.

“Ha llegado, pues, la ocasión de entrar á tratar sobre la rescisión del contrato de construcción del ferrocarril de Santander, y á este efecto ruego á usted se sirva designar la ocasión que juzgue usted más conveniente, y concederme y señalar el tiempo necesario para conferenciar sobre el asunto.

“Con sentimientos de la más alta consideración me suscribo de usted muy atento servidor,

“THOMAS D. WEIR.”

4.° Es cierto que no se suspendió jamás el pago de ningún certificado expedido en debida forma por gastos preliminares por obra hecha ó por materiales, arguyendo que esos certificados constituían gastos particulares de la Casa ó cualesquiera otros;

5.° Es verdad que el Ingeniero Oficial del ferrocarril de Bucaramanga, señor Abelardo Ramos, residía la mayor parte del tiempo en la línea de Puerto Wilches, ocupado en los trabajos de su empleo, y que no quiso declararse árbitro técnico de la construcción del Ferrocarril.

Dios guarde á usted.

JOSÉ SANTOS.

Oficina telegráfica central.—Bogotá Agosto 4 de 1895.

Es auténtico.

RAFAEL PLATA S.

Recibido hoy 5 de Agosto de 1895.

El Secretario,

Antonio J. Schlesinger.

DECLARACION DEL SECRETARIO DE HACIENDA

Telégrafos nacionales.—Bucaramanga, 3 de Agosto de 1895.

Señor Presidente del Tribunal de Arbitramento en el asunto del ferrocarril de Antioquia.

En vista del telegrama de usted, fecha 29 de Julio anterior, recibido hoy, certifico, bajo juramento, lo siguiente:

1.° Es verdad que tanto el suscrito como las autoridades de Santander estamos satisfechos de la manera como la Casa contratista del ferrocarril de Bucaramanga á Puerto Wilches estaba cumpliendo sus compromisos en ese contrato, haciendo trabajos en la vía, introduciendo materiales extranjeros allí y ocupando un respetable cuerpo de ingenieros;

2.° Es cierto que hasta que se presentó el fracaso del ferrocarril de Antioquia las autoridades de Santander no tuvieron dificultad ni diferencia alguna con el Agente de la Casa contratista Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.°, y, por el contrario, marcharon en buena armonía hasta la amigable resolución del contrato;

3.° Es cierto que el fracaso de la negociación del ferrocarril de Antioquia fue el que hirió de rechazo el contrato de Santander, obligando á las partes á resolverlo amigablemente, sin que la Casa hubiera manifestado pretensiones exageradas en ningún sentido, según aparece de la siguiente comunicación del apoderado de la Casa contratista:

“Ferrocarril de Santander.—Bucaramanga, Octubre 31 de 1893.

“Señor Secretario de Hacienda de la Gobernación del departamento de Santander.

“Señor: Tengo la pena de transcribir á usted, para conocimiento oficial del Gobierno del Departamento, el cable de fecha de ayer y que he

recibido hoy, procedente de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º, de Londres. Dicho documento, transportado de la clave telegráfica á la lengua inglesa, dice así:

‘Antioquian bad faith has broken up negotiations all capital Colombia; therefore it is impossible raise capital. Wish to settle matter amicably. We will accept friendly arrangement. Do not require profit, but only of hocked expenses. Give immediate notice staff.’

“Invertido al castellano me parece queda en esta forma:

‘La mala fe de Antioquia ha hecho romper las negociaciones de todo capital para Colombia. Es por lo tanto imposible obtener capital. Deseamos transigir asunto. No exigimos utilidad, pero sí el reconocimiento de los desembolsos. Dé inmediato deshaucio á los empleados.’

“Para la más clara inteligencia de esta comunicación telegráfica, y especialmente para apreciar la frase “*De todo capital para Colombia*,” es preciso y juzgo conveniente hacer notar que los autores de ella no tienen ni han tenido motivo de queja del ilustrado y justiciero Gobierno del Departamento de Santander. No obstante esta situación, y á pesar de ser el ferrocarril de Antioquia y el de Santander obras distintas, las circunstancias de ser unos mismos los empresarios constructores, y uno mismo el país á que pertenecen ambas obras, que son de carácter público, les dan obligada solidaridad, especialmente en las negociaciones de bolsa que una y otra requieren, según la combinación prevista y desarrollada en cada uno de los contratos de construcción, y así, pues, los recelos que en el mercado monetario de Londres han producido los actos del Gobierno de Antioquia afectan tenazmente la obra que ha estado á mi cargo, y que con tanto patriotismo fomentan el laborioso pueblo y el ilustrado Gobierno de Santander.

“Conviene igualmente considerar este cablegrama en relación con el que envié yo á Londres el último sábado, de acuerdo con el señor Gobernador y por indicación de él.

“Ha llegado, pues, la ocasión de entrar á tratar sobre la rescisión del contrato de construcción del ferrocarril de Santander, y á este efecto ruego á usted se sirva designar la ocasión que juzgue usted más conveniente, y concederme y señalarme el tiempo necesario para conferenciar sobre el asunto.

“Con sentimientos de la más alta consideración me suscribo de usted muy atento servidor,

“THOMAS D. WEIR.”

4.º Es cierto que no se suspendió jamás el pago de ningún certificado expedido en debida forma por gastos preliminares, por obra hecha, ó por materiales, arguyendo que esos certificados constituían gastos particulares de la Casa ó cualesquiera otros;

5.º Es verdad que el Ingeniero Oficial del ferrocarril de Bucaramanga, señor Abelardo Ramos, residía la mayor parte del tiempo en la línea de Puerto Wilches, ocupado en los trabajos de su empleo, y que no quiso declararse árbitro técnico de la construcción del Ferrocarril.

Dios guarde á usted.

ROSO CALA.

Oficina telegráfica central.—Bogotá, Agosto 4 de 1895.

Es auténtico.

RAFAEL PLATA S.

Recibido hoy 5 de Agosto de 1895.

El Secretario,

Antonio J. Schlesinger.

DECLARACION DEL SEÑOR D. ABELARDO RAMOS

En la ciudad de Bogotá, el día primero de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco, compareció ante el Tribunal de Arbitramento en el juicio sobre resolución de los contratos para la construcción del ferrocarril de Antioquia, el señor D. Abelardo Ramos, quien dijo ser mayor de edad, vecino de Bogotá, y sin generales de la ley con ninguna de las partes.

Juramentado legalmente por el señor Presidente, fue examinado de acuerdo con el interrogatorio de veintinueve de Julio del año en curso, y á la primera pregunta respondió:

Que él fue ingeniero oficial de dicho ferrocarril (de Santander) durante todo el tiempo que duraron los trabajos.

A la segunda pregunta dijo: que no solamente no hubo queja de ninguna especie, sino que cuando se tuvo conocimiento de los sucesos, ó sea la negociación de Antioquia, dirigió un kalograma á la Casa contratista con conocimiento del Gobernador de Santander, en el sentido de excitarla á que continuara los trabajos de este Ferrocarril y haciéndole presente que dentro de los límites del contrato no hallaría dificultades de ningún género. Agregó que la Casa contratista contestó dentro del término preciso, que después de lo ocurrido en Antioquia se le hacía imposible levantar capital para Colombia y que aceptaría más bien una rescisión amigable.

A la tercera pregunta dijo: que es cierto que la Casa contratista mandó un Cuerpo de Ingenieros hábiles, bajo la dirección del señor Thomas D. Weir, los cuales ejecutaron trabajos de construcción en la vía, á satisfacción del señor Ingeniero Oficial.

A la cuarta pregunta respondió: los trabajos de construcción de acuerdo con el contrato, comenzaron en Febrero de mil ochocientos noventa y tres, bajo la dirección del declarante, como ingeniero Director interino, nombrado por el señor William Ridley, y continuaron así, hasta fines de Mayo del mismo año; durante ese tiempo se ocupó con tres ingenieros colombianos, un contador, un médico y los demás empleados y obreros, enton-

ces necesarios en los primeros trabajos de la obra, recibiendo de los agentes de los contratistas en esta ciudad, los fondos suficientes para el pago de todos estos gastos, siendo entendido que durante esos meses, ni el Gobierno del Departamento ni el Nacional suministraron á la casa en ninguna forma anticipaciones de dinero.

Del mes de Junio en adelante, por haber llegado el Cuerpo de Ingenieros de Londres, entregó el declarante al señor Weir la oficina, instrumentos, herramienta, etc., que pertenecían á la Casa contratista, y puso á sus órdenes todo el personal, para que él continuara las obras como jefe, que venía á ser de ellas. Más tarde fue nombrado el declarante Ingeniero Oficial, en cuyo puesto tuvo ocasión de observar, por la naturaleza de los certificados mensuales de trabajo, y la visita periódica, también mensual, que ejecutaba, que los gastos que cubría la Casa por los trabajos que adelantaba eran mayores que las sumas que arrojaban los certificados, porque había obras preparatorias numerosas, que no podían figurar en éstos; de modo que el expresado señor Weir invertía los fondos, valor de los certificados, y giraba á cargo de la Casa por lo demás.

A la quinta pregunta dijo: que se refiere á sus contestaciones anteriores, y agrega que la respuesta dada por la Casa contratista que aceptaría más bien una rescisión amigable, *provino de que así se le propuso por el Gobierno de Santander* por conducto del Ingeniero Agente, señor Weir, para el caso de que fuera imposible levantar el capital, en vista de lo que pasaba en Antioquia.

A la sexta pregunta dijo: que la Casa aceptó, sencillamente, la rescisión del contrato como ya lo ha manifestado, y por cable ordenó al Ingeniero Agente, el señor Weir, que se limitara á exigir el pago completo de las obras ejecutadas, lo cual así se efectuó, de tal modo que la formación de la cuenta necesaria para la rescisión fue sencilla y breve, basándose en los mismos certificados ya expedidos de trabajos, en los libros llevados al corriente en la oficina de Puerto Wilches, y en las facturas originales de maquinaria, instrumentos, herramientas, y demás despachos de la Casa contratista; y que no hubo queja ninguna contra la Casa contratista por el modo como ella atendió al cumplimiento de sus obligaciones.

A la séptima pregunta dijo: que conoce al señor Rafael Torres Mariño hace algunos años, que sabe que él ha adquirido su título de ingeniero en la Universidad Nacional, pero no conoce ningunos trabajos que haya ejecutado en el país, lo cual le impide apreciar sus procederes como ingeniero.

A la octava pregunta dijo: que tiene recuerdos un poco lejanos de haber oído manifestar á uno de los empleados del ferrocarril de Cúcuta que por insinuaciones del señor Torres Mariño durante los acontecimientos políticos de 1885 vino á ser el ferrocarril, tomado á la Compañía por algún tiempo, causándose así alguna desorganización en el personal, á cuyo cargo había estado la ejecución de la obra desde su principio.

A la pregunta novena dijo: que como las negociaciones de los ferrocarriles de Santander y Antioquia eran muy análogas, ha podido seguir sin mayor esfuerzo el curso de los asuntos relacionados con la empresa de Antioquia, y que conceptúa que la conducta del Ingeniero Oficial de Antioquia ha sido funesta para el departamento de Antioquia y para la Nación, porque así se desvanecieron las esperanzas que ésta y los Departamentos contratistas habían abrigado de ver realizadas las obras contratadas, como cree que lo habrían sido sin las dificultades que por desgracia sobrevinieron.

A la décima pregunta dijo: que así puede aseverarlo por las conversaciones que tuvo con el señor Gobernador después de efectuada la rescisión del contrato. (Se refiere á nuevas proposiciones hechas á la Casa para reanudar los contratos).

A la pregunta décimaprimerá respondió: que el Gobierno de Santander jamás tuvo observación que hacer á las cuentas que en la forma de certificados fueron presentadas por el Agente de la Casa contratista.

A la pregunta duodécima contestó: que en Santander se acostumbraba por los ingenieros á quienes correspondía firmar los certificados, tanto por ser ese su deber, como por tratarse de asuntos profesionales, examinar debidamente los certificados antes de firmarlos, y una vez hecho esto, surtían todos sus efectos legales. No solamente ocurría esto respecto de los ingenieros sino de los demás empleados que tenían ingerencia en el examen y pago de los certificados. El hecho de haber dejado correr un certificado, en nada habría perjudicado á los Gobiernos contratantes, puesto que el valor de ellos no era en el fondo sino sumas que se anticipaban á buena cuenta, de la cantidad fija é invariable, por la cual había sido contratado el Ferrocarril. De este modo se practica tratándose de subcontratos en la ejecución de obras. Por lo demás, siente positivamente el procedimiento seguido en el particular por el Ingeniero Oficial de Antioquia (1).

A la pregunta décima tercera dijo: que tuvo ocasión de ver los planos á que se refiere la pregunta, en la oficina del Ingeniero señor Spencer, en esta ciudad, así como los libros en que constan todas las cubicaciones

(1) Como los ingenieros Oficial y Residente no podían obrar sino de acuerdo, para que su voto fuera computable y su opinión atendible, véase la opinión del señor Costobadie sobre este asunto, expresada en carta dirigida al mismo señor Torres y presentada por el señor Vélez:

“Medellín, 1.º de Julio de 1895.

“Señor Ingeniero Oficial: Usted debe tener presente que los pagos hechos á la Compañía, son sólo á buena cuenta y están sujetos á la aprobación superior en Inglaterra.

“Desde todo punto de vista reprocharé el que usted cancele certificados que ya se firmaron y se pasaron para su pago, como también el que usted suspenda el pago de ellos, pues esa no es función suya, que lo es del Agente Oficial y del Ingeniero Consultor.”

para los movimientos de tierra que debían verificarse en toda la línea, y se formó el concepto de que éstos eran trabajos de primera clase, en su género.

A la pregunta décima cuarta y última respondió: que el sistema *Abt* ó de cremallera, de cuya adopción se trató en Antioquia, constituye uno de los adelantos más notables de la ingeniería moderna; es hoy de aplicación universal, y ha puesto al alcance de capitales limitados la ejecución de obras imposibles de otro modo. Cuando se adelantaba en esta ciudad la negociación del ferrocarril de Santander, estuvo casi constantemente trabajando con el señor William Ridley los presupuestos referentes á esta obra, haciéndolo, las más de las veces, por la premura del tiempo, hasta horas muy avanzadas de la noche, y en todo este tiempo en las conversaciones que con aquel ingeniero tenía acerca de la clase de obra que se construiría en Antioquia, le manifestó que el paso de la cordillera *La Quiebra* se efectuaría por medio del sistema *Abt*, es decir, que el señor Ridley, como Agente de los contratistas, obró en la convicción de que podría usar del sistema *Abt*, en el trayecto mencionado y en algunos otros, sin el cual, le decía, el precio del Ferrocarril, estipulado en el contrato, habría sido mayor. Para juzgar acerca de las ideas, no menos que de los procedimientos del señor Ridley en este país, hay que tener en cuenta que él no conocía absolutamente el castellano, y que sus antecedentes de hombre probo é idóneo en el ejercicio de su profesión, han tenido más de treinta años de prueba en las muchas obras que han estado á su cargo. Que lo conoce hace más de veintidós años, que ha trabajado largo tiempo bajo sus órdenes, y hoy, después de todo lo ocurrido en este país, firmaría con él cualquier contrato de ferrocarril con la misma decisión y con la misma confianza con que firmó en 1892 en su calidad de Ingeniero Consultor, la negociación referente al ferrocarril de Santander.

En este estado, el árbitro señor D. Pedro Bravo hizo al testigo las preguntas siguientes:

1.ª Si sabe el testigo en qué fecha se dictó la Resolución del Gobierno de Antioquia á que alude la pregunta quinta. En qué fecha, poco más ó menos, fue conocida ella por los que pusieron el cable redactado en inglés de que ha hablado el testigo. Y en qué fecha se firmó el contrato de rescisión en Santander. ¿Sabe á lo menos en qué orden se sucedieron la Resolución, el cable y la rescisión mencionados, y si hubo relación de causalidad entre ellos?

Contestó el testigo: que no puede precisar las fechas á que se refiere la primera parte de la pregunta, pero que recuerda que los hechos pasaron así: se tuvo conocimiento por el señor Gobernador, el Secretario de Hacienda y el señor Ingeniero Oficial de Santander, de un modo completo, de que los trabajos de Antioquia habían sido suspendidos por diferencias habidas entre los contratistas, y siendo la obra de Santander negociado de

la misma casa que trabajaba en Antioquia, supusieron, naturalmente, que lo que ocurría podía afectar la empresa de Santander. En vista de esto llamaron al Ingeniero Agente, señor Weir, á la oficina de la Gobernación, y allí le hicieron presente que había necesidad de saber, para lo futuro, si lo que pasaba en Antioquia podía, en la práctica, perjudicar la marcha de los trabajos en Santander, y que en caso de que así sucediera, debía saber la Casa contratista que podía rescindir allí el contrato en términos amigables, sin que sufriera por ello perjuicio de ningún género, dado el modo como hasta entonces estaban pasando allí los hechos, siempre en el terreno de la legalidad y cordialidad. El señor Ingeniero Agente se comunicó, en consecuencia, por cable con la Casa, no sin manifestarse contrariado por haberse hablado de rescisión, en momentos en que él se preocupaba de dar mayor ensanche á los trabajos. El Ingeniero Oficial, deseoso de que por parte de la Gobernación se le dirigiera alguna voz de aliento en esos momentos á la Casa contratista, de modo que supiera, bajo la firma de uno de los empleados de aquél, que en la empresa de Santander no había dificultades de ningún género, ni para seguir los trabajos ni para rescindir, si así lo juzgaban necesario, los contratos, indicó al señor Gobernador y al Secretario de Hacienda la conveniencia de dirigir á la Casa de Londres un kalograma en tal sentido, como se hizo en efecto. Pocos días después fue conocida la determinación adoptada por la Casa, consistente en aceptar una rescisión amigable, y se procedió, en consecuencia, á estipular las bases de la negociación respectiva, que se terminó á principios de Noviembre de 1893.

2.ª En vista de los artículos 14, 15, 16, 17 y 18 del contrato sobre construcción del ferrocarril de Antioquia, fechado en Medellín el veinticuatro de Septiembre de mil ochocientos noventa y dos, diga el testigo si los ingenieros y demás empleados de que allí se trata no podían autorizar sino los certificados que llenaran las condiciones de que en esos artículos se habla, y sin que todos ellos se acomodaran á las Especificaciones agregadas al dicho contrato, según lo dispuesto al final del artículo xxv, ya mencionado; y si él, como ingeniero y hombre honrado, hubiera autorizado otra clase de certificados.

Contestó el testigo: que naturalmente los certificados tenían que llenar las formalidades del contrato, del cual eran complemento las Especificaciones; pero es claro que en cuanto en éstas se callara, debía hacerse lo que en aquél se autorizara. Por ejemplo, en las Especificaciones no se dice cómo debían ser empacados los materiales que vinieran de Europa, ni el sistema de conducirlos, es decir, si debían venir en buque de vela ó de vapor; pero como por la cláusula xxiv del contrato aceptaron los Gobiernos negociadores la obligación de pagar á los contratistas los gastos de embalaje, seguro, flete y porteo, es claro que esto tenía que verificarse

aunque en las *Especificaciones* nada se decía; del propio modo, como los Gobiernos contratantes estipularon en la cláusula xxv que los certificados comprenderían “el costo de gastos preliminares,” es evidente que aunque respecto de éstos nada se decía en las *Especificaciones*, como debía suceder, tenían que ser pagados, como lo fueron en efecto. “Como ingeniero y hombre honrado” habría autorizado los certificados, consultando las *Especificaciones* en cuanto en ellas se había asignado; y el contrato, es decir, la parte de la negociación, que no se denominaba *Especificaciones*, en todo aquello que no estuviera contenido en éstas, y así lo practicó en sus funciones de Ingeniero Oficial de Santander. En todo caso, como los certificados no eran sino órdenes de pago, por cantidades que, sumadas después, debían dar por total la cantidad de un millón doscientas cincuenta mil libras esterlinas, “precio del contrato,” nada perdían los Gobiernos contratantes, ni aun en el improbable caso de pagarse un certificado, erróneo por cualquier motivo, siempre que el representante legal de la Casa contratista diera el recibo respectivo. Esta es una sabia previsión del contrato que, á haberla aplicado con prudencia, habría resuelto todas las dificultades que sobrevinieran respecto de los certificados. Finalmente, al juzgar por lo que pasó en Santander, en el desarrollo del contrato del Ferrocarril y su rescisión, y conociendo como conoce al señor William Ridley, apoderado de la Casa contratista é Ingeniero Director en ella, no acepta hipótesis alguna que pudiera dañar la reputación de esta firma, en cuanto pudiera referirse al cumplimiento de las obligaciones por ella contraídas. La república de Chile, que es la hermana modelo entre las Naciones americanas que hablan la lengua castellana, acaba de dar una solemne prueba de confianza á la Casa de los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o, contratando con ella la construcción de un Ferrocarril por dos millones de libras esterlinas, obra en la cual trabajan hoy con más de mil quinientos operarios, varios de los ingenieros que habían venido con destino á los ferrocarriles colombianos. El ingeniero jefe es allí el mismo con quien tuvo el honor de compartir sagrados deberes y altas responsabilidades durante los trabajos ejecutados bajo la dirección de aquél en el ferrocarril de Santander; deberes y responsabilidades á que siempre atendieron á la luz de la legalidad y de la mejor cordialidad, respecto de lo cual se refiere el declarante á los hechos cumplidos en aquel Departamento. (1)

(1) El ferrocarril que menciona el testigo, contratado por la Casa con el honorable Gobierno de Chile, y que se está construyendo con fondos proporcionados por ella, se denomina *Ferrocarril Salitrero directo de Huarás á Iquique*. Según informa Mr Weir, Ingeniero Director, en esa línea habrá 15 kilómetros de cremallera con pendiente de 7 por 100. De manera que el ilustrado Gobierno de Chile, que sí sabe lo que hace, ha adoptado sin alharacas ese adelanto, de los más notables de la ingeniería moderna, como lo califica el distinguido y experimentado ingeniero señor Ramos.

3.ª Con vista de los artículos 1.º y 2.º del capítulo II del contrato de *Especificaciones*, anexo al contrato de *Construcción* de que se ha hablado, y fechado como éste el veinticuatro de Septiembre de mil ochocientos noventa y dos, y con vista del capítulo IV del mismo contrato de *Especificaciones*, dirá el testigo si era posible, sin dejar de cumplir el contrato, no hacer los túneles á que este capítulo se refiere, y si, no obstante la bondad y ventajas del sistema *Abt*, no era posible variar las gradientes máximas de que trata el citado artículo 1.º del capítulo II y señalar el sistema de tracción que debía ser empleado, sin proceder de acuerdo “el Ingeniero Consultor, el Agente Oficial, el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial”, ó sin obtener primero la modificación del contrato?

Contestó el testigo: que según su leal saber y entender, en el artículo 1.º, capítulo II de las *Especificaciones*, se fija la mayor inclinación admisible para el eje de la vía y las combinaciones de aquélla con las curvas; en el artículo 2.º del mismo capítulo se establecen los requisitos necesarios para variar dicha inclinación, para obtener lo cual debían los Contratistas justificar ante el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, residentes en Londres, las causas, á su juicio insuperables, para conservarse dentro de los límites señalados en el artículo 1.º citado, debiendo tenerse en cuenta los informes del Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial. El Ingeniero Consultor y el Ingeniero Agente Oficial podían, de común acuerdo, declarar la necesidad de la variación, y señalarían el sistema de tracción que debía emplearse. En caso de que los individuos que debían aceptar ó nó la variación, es decir, el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial no estuvieran de acuerdo, la variación no se efectuaría. El necesario informe del Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial provenía de que el primero de éstos era en Colombia el representante del Ingeniero Consultor, y el segundo lo era del Agente Oficial. En consecuencia, cuanto el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial opinaran en ese caso, más allá de lo contenido en su informe rendido á los dos empleados residentes en Londres, no tenía valor legal, menos aún si las opiniones de ellos no estaban mutuamente acordes, puesto que se estipuló en el artículo 3.º del contrato de siete de Noviembre de mil ochocientos noventa y dos, que para hacer valer sus opiniones ó funciones directas, el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial se entenderían; que estos empleados deberían “obrar y resolver todo asunto de acuerdo,” ó, en otros términos, que los hechos y opiniones de uno solo de éstos en nada afectarían el desarrollo práctico del contrato. El capítulo IV de las *Especificaciones* trata de las dimensiones y forma de los túneles, que fuera preciso construir, obras á veces necesarias simultáneamente con el sistema *Abt*, como iba á ocurrir en la línea de Santander, en el sitio de *Portachuelo*; pero en aquel capítulo no se prescribe á los Contratistas los túneles que se consideraran como obstáculos, á su juicio insuperables, siempre que emplearan el sistema de tracción que

señalaran el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, como ya lo explicó atrás.

4.ª Si acaso en las preguntas que preceden se dijo ó insinuó que el señor Ridley hubiera firmado algún certificado.

Contestó que absolutamente nó, y que al hacer referencia el testigo al señor Ridley, lo ha hecho en atención á que siendo él el ingeniero jefe que por cuenta de la Casa contratista atendía en Londres al cumplimiento de los contratos, en cuanto se rozaban con los detalles técnicos de ellos, no habría él permitido procedimiento ninguno indebido de parte de los Agentes inmediatos de la Casa en Colombia.

Esta declaración fue rendida en presencia del Tribunal y del infrascrito Secretario.

LÜHRSEN, Presidente.—LOUIS VALCKE.—PEDRO BRAVO.—ABELARDO RAMOS.—El Secretario, *Antonio J. Schlesinger*.

DECLARACION DEL COMISIONADO SEÑOR BARRIENTOS.

En la ciudad de Medellín, á treinta y uno de Julio de mil ochocientos noventa y cinco, se hizo comparecer á la Secretaría del Tribunal al señor Alejandro Barrientos, y juramentado en legal forma, dijo ser mayor de edad, vecino de esta ciudad; y expuso, interrogado conforme al exhorto anterior:

A la primera pregunta así: que expone fue comisionado por el Gobierno de Antioquia en Mayo del año de mil ochocientos noventa y uno (1891) para ir á Europa á indagar las mejores condiciones en que podría contratarse un empréstito en aquellos países, y á celebrar contratos *ad referendum* sobre la materia y sobre construcción de la obra del ferrocarril de Antioquia.

A la segunda contestó: que es cierto que el exponente se trasladó, en asocio de Santiago Pérez Triana, quien no llevaba ningún carácter oficial, y en Francia entabló negociaciones con el Director del Escomte, el cual ofreció suscribir la mitad del empréstito; pero que no habiendo hallado quien suscribiera la otra mitad allí, paró la negociación; que también en Bélgica hubo un contrato propuesto, que tampoco surtió efecto alguno; que en Alemania se obtuvo una propuesta de la Casa Krupp, en que ofrecía con muy buenas condiciones los materiales para la construcción de la obra, sin comprometerse á hacer el empréstito; pero la Comisión no daba oídos á propuesta que se hiciera sin hacer el empréstito, que era base esencial de la negociación.

A la tercera contestó: que es cierto que el testigo y su compañero Pérez Triana pasaron á Inglaterra y encontraron frialdad para negociacio-

nes con los países americanos, y muy especialmente con Colombia, cuya deuda no se pagaba, ni aun los intereses de ésta, razón por la cual todos los negociantes se retiraron de entrar en negocios con el Gobierno de este país. Provisto el expositor de una carta de introducción del señor Desprez para los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º, ciento cincuenta y uno, Cannon Street. Esta Casa, habiendo visto el pasaporte y las referencias que presentó el Comisionado, se propuso estudiar el asunto para oír la propuesta. Algunas conferencias más tuvieron lugar entre la Comisión y la Casa, hasta que ésta avisó que se suspendía el negocio hasta la primavera de mil ochocientos noventa y dos. Hasta entonces, Noviembre de mil ochocientos noventa y uno, no recuerda el expositor que el Ministro colombiano en Londres hubiera tomado intervención alguna en las conferencias ni en la negociación, pues el testigo no había visto ni hablado con el señor Angulo. No fue sino en Abril de mil ochocientos noventa y dos, cuando ya tomó forma la negociación, cuando el expositor conoció y presentó al señor Angulo una carta de recomendación que llevaba. Que en las posteriores conferencias hasta la firma del contrato primitivo no vio al señor Angulo en la Casa contratista, y sólo en conversaciones privadas se manifestaba muy complacido de la negociación, de manera que para el expositor la intervención en el asunto del señor Angulo debió ser muy posterior.

A la cuarta contestó: que el testigo, por el conocimiento que adquirió, por las publicaciones de la prensa inglesa, principalmente cuando ocurrió la muerte de M. Punchard; por lo que el testigo vio y oyó, está convencido de que la Casa en cuestión es de las más poderosas constructoras de vías férreas, tajamares y obras de gran costo, emprendidas en varios países del mundo, pues al decir de la prensa inglesa, las obras acometidas por la dicha Casa en los últimos veinte años, pueden estimarse en cuarenta millones de libras esterlinas. El testigo conoció personalmente el extenso tajamar de piedra construido en el puerto de La Guaira, obra en la cual aseguran que dicha Casa perdió quinientos mil pesos en la primera construcción, que se llevó el mar. Que, en consecuencia, el testigo aseguró al Gobierno de Antioquia la honorabilidad, competencia y riqueza de dicha Casa.

A la quinta contestó: que es cierto que fue el testigo y su compañero los que iniciaron negociaciones con la Casa mencionada.

A la sexta contestó: que la Casa contratista quedó de lanzar al mercado el empréstito para la construcción del Ferrocarril, *sin que se hubiera fijado época ó término especial para ello*; pero que, como es notorio, ese contrato primitivo, firmado en Londres en Abril de mil ochocientos noventa y dos, no fue aprobado por el Gobierno de Antioquia, y de allí surgió el contrato celebrado entre el Gobierno de Antioquia y la Casa constructora, firmado el veinticuatro de Septiembre del mismo año, y como

en ese contrato se comprometía la Casa á construir la obra en el término de cuatro años, es claro que el empréstito debía hacerse muy al principio de los cuatro años para poder dar cumplimiento á la obra. Mas como los señores Ridley, como apoderado de la Casa constructora, y Jorge Bravo, como apoderado del Gobierno de Antioquia, firmaron un contrato que se dice aclaración de los contratos, en una de las cláusulas dice expresamente que la Casa puede emitir el empréstito, cuando lo tenga por conveniente; de manera que se relevó á la Casa de emitir el empréstito en determinado tiempo.

A la séptima contestó: que es verdad que el testigo recibía felicitaciones por haber celebrado el contrato, y lo felicitaban por haber logrado aquella negociación.

A la octava contestó: que desde el principio notó el exponente que había una fuerte y terrible oposición al contrato y á la negociación en general. Las publicaciones acres de la prensa en aquella época lo manifestaban así. No cree el exponente que la mayor parte no entendieran de qué se trataba, sino que por otras miras y por desconfianza, que desgraciadamente salieron ciertas, se hacía la guerra á la negociación.

A la novena contestó: que deja contestada esta pregunta en la anterior, porque nada tiene que añadir.

A la décima contestó: que el testigo ha dicho lo suficiente sobre la oposición que se hizo al contrato primitivo, firmado en Londres, y al firmado por el Gobierno el veinticuatro de Septiembre de mil ochocientos noventa y dos. Que el testigo no sabe que durante la administración del señor García hubiera habido agentes oficiales que le hicieran oposición al contrato. Que respecto á la administración que siguió después no le toca al testigo declarar. Que lo dicho es la verdad.

El infrascrito Magistrado certifica que ha recibido esta declaración, observando los preceptos del artículo 633 del Código Judicial.

Firman por ante mí el Secretario.

RAFAEL BOTERO A.—ALEJANDRO BARRIENTOS.—*José S. Escobar*, Secretario. (Recibida por telégrafo).

DECLARACION DE D. EUGENIO MONTOYA

Oficial.—Telégrafos Nacionales.—Puerto Berrio, 31 de Julio de 1895.

Señor Presidente del Tribunal de Arbitramento del ferrocarril de Antioquia.

Recibí el veintinueve de Julio de mil ochocientos noventa y cinco (el interrogatorio respectivo) y puesto á despacho.

Sacramento Hernández R., Secretario.

Juzgado Municipal. — Puerto Berrio, 29 de Julio de 1895.

A la mayor brevedad posible, hágase comparecer á los señores Eugenio Montoya y Aristides Giraldo para que declaren de conformidad con la petición del señor Presidente del Tribunal de Arbitramento del ferrocarril de Antioquia; y copiada esta diligencia, despáchese por telégrafo, según se pide y de acuerdo con lo que dispone el artículo 2.º del Decreto 129 de 1.º de Mayo del presente año. Al efecto dése la orden de comparecencia á los señores Montoya y Giraldo.

JOSE S. TOBÓN. — *Sacramento Hernández, Secretario.*

En treinta de Julio compareció el señor Eugenio Montoya, vecino de Puerto Berrio y mayor de edad, quien, juramenta lo legalmente, de acuerdo con el interrogatorio solicitado por el Presidente del Tribunal de Arbitramento en asunto del ferrocarril de Antioquia, expuso:

Primer punto: que sabe y le consta que desde el año de mil ochocientos noventa y dos, á fines, vinieron de Inglaterra enviados por la Casa de Punchard, Mac Taggart, Lowther, & C.º, varios ingenieros, cuyo número era de cinco á seis, á trabajar en el trazado del ferrocarril de Antioquia, cuya construcción fue contratada por dicha Casa con el Gobierno departamental, y que sabe también que esos ingenieros permanecieron ocupados hasta que el Gobierno rompió el mencionado contrato.

Al segundo punto: que tiene conocimiento de que, además de los trabajos técnicos de ingeniería, los empleados de la Casa contratista sostuvieron á costa de ésta la mitad de la vía férrea, ó sea la comprendida entre las millas 1.ª á 15; hicieron desmontes considerables á los lados de la línea; compraron gran número de traviesas de las maderas que á juicio de los conocedores eran las más á propósito para el objeto, ó mejor dicho, de las que se han acostumbrado usar en la empresa; que también conoció y vio trabajar á varios obreros italianos y franceses contratados por el señor Spencer para la construcción de obras de arte, de las cuales han quedado el puente de la *Cristalina* y otros; levantaron y balastaron gran parte del trayecto comprendido entre las millas 3 y 8 ó sea en las ciénagas de La Malena; celebraron contrato de mucha consideración con los señores Moreno y Jaramillo para la fabricación de ladrillo y para la confección de caí; construyeron con tal objeto edificios un tanto costosos; descubrieron una cantera de piedra propia para balasto, cerca de la milla 8, ó sea en La Malena, en cuyo punto construyeron una vía lateral de rieles para la conducción de materiales á la vía principal; celebraron contratos de provisiones y otros en grande escala, como el de maderas, etc., para hacer frente á las importantes obligaciones que les imponía el contrato.

Al tercero: que en todo lo que vio y observó encontró siempre en

los contratistas ingleses las mejores disposiciones en cumplir sus obligaciones; y para el efecto de mantener perfectamente corriente el tráfico, reglamentaron servicio de trenes de conducción de modo que los trenes ordinarios no sufrieran interrupciones ni demoras, y así ocurrió; pusieron en el taller empleados de toda competencia para el arreglo y composición de material rodante, del cual montaron gran número de carros de plataforma y algunos de cubierta. Pagaron con toda escrupulosidad á los obreros y contratistas que estuvieron á su servicio.

Al cuarto dijo: que conoció y trató al Ingeniero Oficial Torres Mariño, y observó que desde el principio del desempeño de sus funciones constituyóse en rémora para la continuación de los trabajos por parte de la Compañía constructora, objetando todo lo que se hacía; que no puede decir, por falta de conocimientos en ingeniería, si la oposición del señor Torres era ó nó sistemática, pero lo que sí puede asegurar es que la animadversión de dicho señor á la Compañía y el deseo de aniquilar el contrato eran manifiestos en todos sus actos, constituyendo entorpecimiento para el ensanche de los trabajos; que no puede asegurar que en el ánimo del señor Torres obrara el deseo de suplantar á los contratistas, pero los acontecimientos posteriores inmediatos al rompimiento del contrato y la organización de la administración del ferrocarril, son hechos que absuelven la pregunta.

Al quinto expuso: que los puentes de la *Cristalina* y otros que construyó la Compañía han estado desde entonces y hasta el presente prestando servicios, ó mejor dicho, han sido utilizados para el tráfico.

Al sexto dijo: que sabe y le consta que cuando la Compañía contratista tuvo que entregar la vía, dejaron á la vera de ella en la milla 16 y otros puntos, gran número de traviesas que habían sido rechazadas por el Ingeniero Oficial y que luégo esas mismas traviesas fueron empleadas en la vía por el Administrador del Ferrocarril con autorización del Gerente que asumió la dirección absoluta de la empresa, y que igual cosa sucedió con otros materiales dejados por la Compañía.

Le da que le fue su declaración, dijo ser la verdad y que en ella se ratifica en todo tiempo, y firma.

JOSE S. TOBÓN.—EUGENIO MONTOYA.—*Sacramento Hernández*, Secretario.

El infrascrito certifica que recibió directa y personalmente la declaración que antecede, oyéndola del testigo y haciéndola escribir en su presencia, haciendo al testigo todas las preguntas conducentes á obtener un conocimiento perfecto de la verdad que se investiga, por medio de un testimonio verídico y completo.

JOSE S. TOBÓN.—*Sacramento Hernández*, Secretario,

DECLARACION DE D. ARISTIDES GIRALDO

Telégrafos nacionales.— Puerto Berrío, 5 de Agosto de 1894.

Señor Lühsen, Presidente del Tribunal de Arbitramento.

En tres de Agosto se presentó el señor Aristides Giraldo, no habiéndolo hecho antes por un descarrilamiento que se lo impidió, pues reside en la fracción del municipio de Yolombó; es mayor de edad, y expuso:

A la primera: que le consta que los Contratistas señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o, trajeron ingenieros en número de cinco, si mal no recuerda, útiles, y que empezaron trabajos en diferentes puntos de la línea; que dichos ingenieros permanecieron ocupados hasta la interrupción del contrato por disposición del Gobierno departamental; los trabajos fueron empezados á mediados de Noviembre de mil ochocientos noventa y dos.

A la segunda: que le consta que los empleados de la Casa contratista sostuvieron por su cuenta la mitad de la vía férrea, por la parte comprendida entre las millas 1.^a y 15; que se hicieron desmontes á banda y banda de la carrilera; se hicieron contratos de traviesas en número considerable con el señor Félix Domínguez y otros; que las traviesas eran las comúnmente usadas; que contrataron con algunos obreros italianos y del país la construcción de muros, puentes, hornos de *La Calera* y *Las Virgínias*; que levantaron y balastaron trayectos en *La Malena*, en extensión de cuatro ó cinco millas en las ciénagas de *La Malena*; que celebraron contratos con los señores Luciano Moreno y Manuel Jaramillo para la fabricación de ladrillo y cuñas y para la confección ó preparación de cal, todo en cantidades de consideración, tanto como lo que calculaban emplear en las obras de arte de la vía férrea, según el contrato; que construyeron edificios para la fabricación de ladrillos y cal; que el representante de la Casa, señor Spencer, firmó contratos de provisiones: de maderas de puentes aserradas, arena, etc.; todo en escala considerable, de acuerdo con las obligaciones que les imponía el contrato.

A la tercera: que por lo que observó el exponente encontró en los representantes de los Contratistas buenas disposiciones en cumplir sus obligaciones; que mantuvieron el tráfico, reglamentaron el servicio de trenes de construcción con horas fijas, para que al mismo tiempo que trabajaban no se interrumpiera el libre paso del tren de tráfico ordinario; que el taller estuvo con empleados de competencia para el arreglo de locomotoras, materiales rodantes; que construyeron carros de plataforma y cubierta; que fueron muy estrictos y cumplidos en los pagos de jornales y contratos, y que el exponente no ha oído decir que hayan quedado debiendo suma alguna.

A la cuarta: que el exponente conoció y trató al señor Rafael Torres Mariño, y que le consta que puso inconvenientes y objetó los trabajos ejecutados en toda la línea, pero que por carecer de conocimientos no asegura si la oposición era con razón ó sin ella; que al parecer su propósito fue acabar con el contrato que tenía la mencionada Compañía inglesa, á juzgar por la reorganización que posteriormente se dio á la empresa del Ferrocarril.

A la quinta: que los puentes construídos por la Compañía han prestado servicio, como los de *Cristalina* y otros, que hasta el presente se han utilizado.

A la sexta: que sabe y le consta que cuando la Compañía contratista tuvo que entregar la vía quedaron á inmediaciones de la vía férrea gran número de traviesas; que no sabe el exponente si las utilizarían, pero que sí le consta que tomaron otros materiales, como hojas de zinc, que cubrían ó cercaban el almacén de materiales, y pólvora y tacos que existían en el departamento de materiales explosivos, cuyo local ó departamento construyó la Compañía contratista.

Leída que le fue su declaración, el exponente, señor Aristides Giraldo, quien fue juramentado en forma legal, dice ser la verdad y en consecuencia firma.

JOSÉ S. TOBÓN.—ARISTIDES GIRALDO.—*Sacramento Hernández*, Secretario.

El infrascrito Juez certifica que la declaración presente se recibió directa y personalmente, haciéndole al testigo las preguntas conducentes á esclarecer la verdad; que bajo el juramento que prestó conforme á la ley, se ratifica en ella y firmó. También certifica que en su presencia hizo escribir al Secretario lo expuesto en la declaración que antecede y que el testigo reúne las condiciones que la ley exige.

JOSÉ S. TOBÓN.—*Sacramento Hernández*, Secretario.

Es copia fiel del original y la paso á la Oficina telegráfica para su pronta transmisión.

Sacramento Hernández, Secretario.

Oficina Telegráfica Central.—Bogotá, Agosto 7 de 1895.

Es auténtico.—RAFAEL PLATA S.

Recibido hoy 8 de Agosto de 1895.

El Secretario, *Antonio J. Schlesinger*.

CONFUSIÓN DE IDEAS

Bogotá, 15 Enero 94.

Gobernador de Antioquia.—Medellín.

El Administrador correos de Medellín ha devuelto á Banco Nacional cartas y cuentas dirigidas á Depositarios Ferrocarril en Noviembre, con nota que dice no existir en esa ciudad tales Depositarios. Temo sucederá lo mismo con nota y cuenta que les dirigí en Diciembre, y como Banco es acreedor por fuerte suma, ruego á Usía me diga por telégrafo á quién debo dirigir esas cartas y esas cuentas y con quién debo entenderme en lo futuro.

Por el Gerente, el Secretario,

CAMILO A. ORDÓÑEZ.

(Presentado por el señor F. Vélez).

RELACION DE LOS PLANOS, PERFILES, ESTUDIOS Y OTRAS PRUEBAS PRESENTADAS AL TRIBUNAL

Señores Arbitradores:

Tengo el honor de presentar á vosotros, en parte de pruebas para el juicio que está á vuestro fallo, los siguientes documentos que constituyen los trabajos técnicos de los ingenieros de la Casa Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.°, ejecutados sobre el terreno y en las oficinas, durante la vigencia del contrato y aun antes de su aprobación definitiva, y algunos otros.

1.°

Cinco rollos grandes de papel y tela, que contienen el plano de la región comprendida entre Pavas y la Palmichala, marcados con la letra *A*, en lápiz azul.

2.°

Cuatro rollos grandes de papel y tela que contienen el plano de la región comprendida entre la ciudad de Medellín al punto denominado El Guayabo, marcados con la letra *B*, en lápiz azul.

3.°

Un rollo grande de papel y tela que contiene el plano de El Guayabo á Buenavista, marcado con la letra *C*, en lápiz azul.

4.°

Un rollo grande de papel que contiene el plano de Buenavista á La Palmichala, en 14 hojas, marcado con la letra *D*.

5.°

Un rollo de papel y tela que contiene el plano de Puerto Berrío á Pavas, marcado con la letra *E*.

6.°

Tres rollos de papel y tela, marcados *F*, que contienen el perfil longitudinal de la región comprendida entre Pavas y La Palmichala.

7.º

Dos rollos de papel y tela, marcados con la letra *G*, que contienen el perfil longitudinal de la región comprendida entre El Guayabo y Medellín.

8.º

Un rollo de papel y tela, marcado con la letra *H*, que comprende el perfil longitudinal de El Guayabo á Buenavista.

9.º

Un rollo de papel, marcado con la letra *I*, que contiene el perfil longitudinal entre Buenavista y La Palmichala, en 48 hojas.

10.

Cuatro rollos de papel, que contienen el perfil longitudinal de Puerto Berrío á Pavas, marcado con la letra *J*.

11.

Un libro grande, marcado con la letra *K*, que contiene el plano y perfil completos de Medellín á Pavas, en 99 hojas de papel.

12.

Veintitrés rollos, marcados con la letra *L*, que contienen los perfiles transversales de la región comprendida entre Pavas y La Palmichala.

13.

Tres rollos de papel y tela, marcados con la letra *M*, que contienen los perfiles transversales de la región comprendida entre El Guayabo y Medellín.

14.

Catorce rollos de papel y tela, marcados con la letra *N*, que contienen los perfiles transversales de La Palmichala á Buenavista.

15.

Diez y nueve hojas de papel y tela, marcadas con la letra *N*, que contienen los perfiles transversales de El Guayabo á Buenavista.

16.

Cuatro rollos de papel, marcados con la letra *O*, que contienen estudios en La Quiebra.

17.

Un rollo de papel y tela, que contiene la variante proyectada en Palestina, marcado con la letra *P*.

18.

Dos rollos de papel y tela, que contienen el plano de la estación de Puerto Berrío, con su justificación, marcados con la letra *Q*.

19.

Un rollo de papel, que contiene el plano de La Quiebra, marcado con la letra *R*.

20.

Cuatro rollos de papel, marcados con la letra *S*, que contienen el dibujo del muelle y almacenes de Puerto Berrío, aprobados y firmados por el Ingeniero Consultor y por el Agente Oficial.

21.

Dos rollos de papel, marcados con la letra *T*, que contienen los dibujos de obras de arte, aprobados por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial.

22.

El plano de Puerto Berrío á Pavas, marcado con la letra *U*, aprobado por el Ingeniero Consultor y por el Agente Oficial, acompañado de una carta de Mr. Ridley, en que explica que el señor apoderado, doctor Felipe Zapata, firmó y aprobó este plano, pero se negó á firmar los perfiles correspondientes en espera de la llegada del señor Cisneros. Por este plano fue aprobado el sistema *Abt* para ciertos puntos de la vía.

23.

Dos grandes rollos de papel, marcados con la letra *V*, que contienen los planos completos de la línea, aprobados por el Ingeniero Consultor y por el Agente Oficial. (Aprobación competente del sistema *Abt* y demás trabajos técnicos).

24.

Un rollo de papel, marcado con la letra *W*, que contiene el dibujo del cobertizo para locomotoras y taller de reparaciones, aprobados por los Ingenieros Residente y Oficial.

25.

Tres rollos de papel, marcados con la letra *X*, que contienen dibujos varios.

26.

Un rollo de papel, marcado con la letra *Y*, que contiene trabajos de campo.

27.

Una copia tomada de los trabajos del señor Ingeniero americano Anthony Jones, en un rollo de papel, marcado con la letra *Z*.

28.

Un libro intitulado "*F. C. de A. Valle del Porce. Movimiento de tierra. 1893. P., Mc T., L. & C.*"

29.

Un libro intitulado "*F. C. de A. Valle del Nus. Movimiento de tierra. 1893. P., Mc T., L. & C.*"

30.

Setenta y ocho libretas de campo.

31.

Seis paquetes de papeles con cálculos marcados *AA*.

32.

Un paquete de papeles, que dice: "Antioquian Railway, Ridges and Culvers: Quantities: October, 1893," marcado *BB*.

33.

Un paquete de papeles que dice: "Antioquian Railway, Masonery and Works of art: Quantities, Types Nos 1, 2, 3. October, 1893" marcado CC. Cartas, contratos, etc. etc.

34.

Contrato del Agente Oficial, señor Cisneros y documentos adjuntos, en copia.

35.

Documentos relativos á la violación del artículo 30 del contrato principal. Expropiaciones al abogado de la Casa.

36.

Documentos relativos á exención de derechos de materiales.

37.

Documentos relativos á la reclamación de los señores J. M. y Eugenio Montoya, sobre indemnización de perjuicios.

38.

Cinco libros de correspondencia de los contratistas con los Gobiernos contratantes y con otras entidades y personas, numerados I, II, III, IV y V.

39.

Una carta de los Contratistas, fechada en Londres á 18 de Junio de este año, en la cual manifiestan ellos que las cuentas de la Casa, debidamente certificadas, llegarán en un correo próximo. En cuanto esas cuentas llegaren serán presentadas como prueba, que desde ahora se anuncia al Tribunal para su conocimiento y fines legales. Las cuentas salieron en el correo francés del 24 de Junio, y si no han venido es por obstáculos en el mismo correo.

Servíos dar á todos estos documentos el valor probatorio que representan, y disponer que las cuentas que os anuncio sean recibidas cuando las entregue y tenidas como comprobante de los gastos de la Compañía en estos contratos.

Señores Arbitradores.

Per pro Punchard, Mc. Taggart, Lowter & C.^o.

CHARLES TALLENT SPENCER.

Bogotá, 8 de Agosto de 1895.

Presentado hoy 8 de Agosto de 1895.

Antonio J. Schlesinger, Secretario.

Tribunal de Arbitramento.—Ocho de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco.

Téngase en parte de pruebas, con excepción de las cuentas mencionadas en el número 39, sobre las cuales se resolverá cuando sean presentadas.

Notifíquese.

El Presidente del Tribunal,

LÜHRSEN.

El Secretario, *Antonio J. Schlesinger.*

En nueve de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco rotifiqué el auto anterior á las partes.

FERNANDO VELEZ.—CHARLES TALLENT SPENCER.

Schlesinger, Secretario.

CARTA DEL GOBERNADOR GARCIA

Medellín, Agosto 16 de 1893.

Mr. C. T. Spencer.—Presente.

Mi distinguido amigo:

Lo urgentísimo para los amigos del ferrocarril de Antioquia es el aseguro en Londres de los contratos del Agente Oficial y del Depositario del Gobierno; pues si los enemigos se apoderan de esos dos empleos, la obra se irá abajo por mil razones que omito, porque no se ocultan á la clara penetración de usted. En esto he vivido ocupado hace un mes; pero aunque he adelantado mucho lo estoy todavía seguro del éxito. Todo depende de la más absoluta reserva y de la paciencia que se tenga.

Lo demás es secundario. La declaración sobre inteligencia de los contratos, sería intempestiva y además perturbatoria y tal vez llevaría á tierra los planes principales del Gobierno, y la intervención del señor Pérez Triana en Bogotá, nos ha hecho mucho daño. Mejor habría sido que hubiera callado.

Muchas son las dificultades presentes; pero Dios nos conducirá á buen puerto.

Los sucesos de Barranquilla y Bogotá con la consecuencial actitud personal del señor Pérez Triana y la política de su señor padre, han venido á reagravar la cuestión de nuestro ferrocarril transitoriamente; lo espero así (1).

Soy siempre su afectísimo amigo y seguro servidor,

A. GARCIA.

(1) Hemos publicado esta carta para que se vean las buenas intenciones que abrigó siempre acerca de los contratos el ilustrado Gobernador que los suscribió, si bien algunas veces sus actos no estuvieron acordes con sus buenos deseos.

También queremos tomar pie de lo que dice en ella el señor García sobre

CARTA DEL INGENIERO OFICIAL

Medellín, Marzo 7 de 1893.

Señor D. Santiago Pérez Triana.—Bogotá.

Muy estimado amigo:

Le envío mi más afectuoso saludo, que le suplico presente también al señor doctor y familia.

De las personas para quienes usted me dio carta de recomendación

“aseguro” de ciertos empleos, para que se palpe el temor del mismo Gobierno de que los “enemigos” se apoderaran de posiciones oficiales, desde donde conseguir ó llevar á cabo la ruina de la negociación. No presentía entonces el señor García que ya estaba en las gradas de la Gobernación el señor Vásquez, y con él la prevenida secuela que figura en este libro.

El señor Gobernador García, al nombrarles suplentes á ciertos empleados, como al Depositario de Londres, si reveló su afán por asegurar los contratos, hizo revelar también un episodio que, por sí solo, muestra entre qué gentes se vio envuelta la Casa Punchard & C.^o, en el departamento de Antioquia.

El nombramiento en cuestión lo hizo el señor Gobernador en el mismo individuo que era Administrador del Tesoro cuando se escogieron y se entregaron á los Depositarios los \$ 500,000 en libranzas inservibles contra los rematadores de la Renta de licores; y como ese nombramiento fuera criticado por los enemigos del señor García y de los contratos, el nombrado suplente se defendió de los cargos que le hacían, publicando una hoja volante en que probaba, con declaraciones juradas, *que siempre había sido enemigo de los contratos*. Luego se contrataba para ganar dinero á la Compañía—dinero que saldría del empréstito—y para tener una colocación en los contratos, desde el cual pudiera barrenarlos y hundirlos, como lo hizo el Ingeniero Oficial!.... Diga la gente sensata si con individuos que entienden así el deber profesional y la perseverante buena fe con que todos los empleados en una obra de tales alcances, duración y magnitud han de concurrir á su realización, se puede coronar empresa alguna. Ese suplente, á quien D. Miguel Vásquez no dejó ir á Londres, había sido el único de los aplaudidores de la negociación Ridley-García que desechó la pedestre prosa y se remontó á la grata poesía para ensalzar la obra proyectada, sus promotores y artífices.... (Véase el libro oficial auténtico, página 287, párrafo tercero).

Lo del Depositario de Londres, aquí aludido, nos da ocasión, asimismo, para volver á exhibir el alegato del abogado de la República, doctor Vélez, y el concepto de los tres abogados antioqueños que aconsejaron al Gobernador Vásquez.

En la página CIV dice el doctor Vélez, citando á sus colegas de Medellín:

“Los Depositarios de Londres no tienen más función efectiva que la de recibir los fondos que los contratistas suministren para la construcción del Ferrocarril, y CADA UNA DE LAS PARTES CONTRATANTES NOMBRÓ SU DEPOSITARIO DESDE HACE MUCHOS MESES.”

Cuando esto asentaban los abogados del Gobierno, éste no había nombrado Depositario, como se prueba en la página CXXII del mismo alegato del mismo señor abogado, donde se lee:

“Comprometiéndose también la Gobernación á nombrar.... Depositario en Londres.... y nombró al señor José Pablo Uribe B.... En cuanto al señor Uribe B., EL 18 DE SEPTIEMBRE DE 1892 TOMÓ EN LONDRES POSESION DE SU ENCARGO. (*El Ferrocarril de Antioquia*, número 131).”

Pase como error de imprenta lo de 1892 por 1893, pues mal podía haber Depositario ninguno antes de haber contratos. Acéptese como equivocación, distraimiento ó otra causa cualquiera lo de citar el número 131 de *El Ferrocarril de Antioquia*, hoja oficial que no llegó sino al número 41. Pero no puede pasar la contradicción que hay entre los dos pasajes copiados. El Gobierno, como se ve, apenas para Septiembre, cuando iba á dictar la Resolución sobre suspensión de los contratos, apenas para entonces, vino en cumplir aquella importante cláusula relacionada con el empréstito,....

Por las pocas y someras muestras que hemos dado, puede juzgarse de la verdad de los argumentos usados contra nuestros comitentes en este proceso.

han venido la mayor parte á ofrecerme con mucha atención sus servicios. Estoy ya bastante relacionado y satisfecho de los medellinenses.

Mucho, mucho deseo que usted venga lo más pronto. Aparte del deseo de ver á tan buen amigo como usted, veo que su presencia aquí es por muchos motivos conveniente para encarrilar los trabajos del Ferrocarril, que, como es natural, tropiezan con dificultades. Ojalá su presencia en esta ciudad sea lo más larga posible. La Compañía inglesa debiera hacer que usted permaneciera aquí siquiera algunos meses, caso de que no pudiera hacerlo usted por todo el tiempo de la construcción, que sería lo mejor. Aquí todo el mundo acata completamente la opinión de usted, de modo que con su presencia se allanarían mil estorbos y todo marcharía mejor.

Mr. Spencer me mostró un telegrama de usted en que le manifestaba usted que en su opinión yo no tenía derecho á gastos de oficina, etc. Cuando vino su telegrama, ya el punto estaba arreglado favorablemente para mí, de acuerdo, según entiendo, con la opinión del abogado de la Compañía; de otro modo su telegrama habría podido tener para mí mal resultado (1). Tal vez usted no recordaba que Mr. Ridley me hizo á este respecto los mejores ofrecimientos, diciéndome que no trajera yo objeto alguno porque Mr. Spencer me lo proporcionaría todo, y que usted juzgó innecesario hablar de esto en el contrato. Yo desearía que cuando usted tenga ocasión, le manifieste á Mr. Spencer una opinión en este asunto más favorable á mí, pues aunque, como le dije á usted, todo está arreglado, es mejor que él quede bien seguro de haber hecho bien. El artículo

(1) Esta cuestión adehala era la gran preocupación del señor Ingeniero Oficial. En efecto, el abogado opinó que se le diera dinero de la Casa, *pero mientras se conocía el contrato de dicho señor y se VERIFICABA si tenía ese derecho*. Visto el contrato, el abogado opinó que no se siguiera dando más y se repitiera contra el señor Torres por lo ya indebidamente percibido por él. Se les dio la orden á los Depositarios en este sentido, pero la suspensión de los contratos por el Gobierno y el despojo oficial de esa oficina impidieron la reintegración que los señores Depositarios hubieran llevado á cabo, sin duda.

Mr. Ridley no le había prometido nada al señor Torres. Mr. Ridley se opuso hasta con "ordinariez," como dice el Excelentísimo Señor Vicepresidente en su certificado, á que se le pagaran £ 1,000 anuales al señor Torres, por todos sus servicios, incluyendo sus gastos de oficina, etc. "Fue entendido, dijo dicho señor Ridley, cuando se le preguntó sobre el particular, que todos los gastos del señor Torres quedaban comprendidos en la suma redonda anual." Y el mismo telegrama del señor Pérez, de que se queja el señor Torres, es la prueba de que así lo entendieron aquí los que contrataron al señor Ingeniero Oficial. El señor Torres "sorprendió" al señor Spencer, al abogado y á los demás que participaron de ese error, hasta que se hubo su contrato y cesó el abuso. Hasta dónde se iba extendiendo y descendiendo esta corruptela, lo prueban documentos ya publicados, sobre mulas y varias cosas, y otros inéditos como el siguiente, que fue presentado al Tribunal en el Libro que se especifica al pie de él:

"Recibí del señor Spencer, jefe del Ferrocarril, la suma de \$ 18 de diez décimos por gastos del *Ingeniero Oficial* é Ingeniero Residente durante los meses de Mayo, Junio y Julio.

La Reina (venta en el camino á Puerto Berrío), 28 de Julio de 1893.

(Véase Libro V, pág. 32).

MIGUEL M. FRANCO D."

del contrato que usted cita como favorable para mí es bien claro, aunque no tuviera yo la oferta de Mr. Ridley.

Trabajos de construcción no se han empezado aún, pero sí se ha trabajado bastante en el estudio de la línea. Parece que Mr. Spencer tiene mucho empeño en la supresión del túnel, empleando para ello el sistema *Abb.*

En el puerto hay impaciencia de que se empiecen pronto los trabajos; aquí en la ciudad hay confianza y menos impaciencia.

Espero con el más vivo anhelo tener noticia de que usted se viene y saber el día, y no dudo que apenas lo fije usted me hará el favor de comunicármelo. La noticia no más de su venida nos dará á todos mayor confianza y mayor ánimo. Supongo que usted á la fecha habrá ya recibido los bonos y terminado sus negocios allá; de modo que pronto podrá venirse. Voy á dirigirle hoy á usted un telegrama sobre esto.

Y esperando verle muy pronto me despido hoy.

Siempre su muy adicto amigo,

RAFAEL TORRES MARIÑO.

(Este melifluo documento fue presentado como prueba por el señor Vélez, junto con otros del mismo jaez).

ESCRITURA DE COMPROMISO

NÚMERO TRESCIENTOS OCHENTA Y UNO

En el Municipio de Bogotá, departamento de Cundinamarca, república de Colombia, á 13 de Mayo de mil ochocientos noventa y cinco, ante mí Julio Pinzón Escobar, Notario segundo de este Circuito y los testigos instrumentales señores Lorenzo Cuéllar y Eladio Arias, varones, mayores de veintiún años, vecinos de este Municipio, de buen crédito y en quienes no concurre ninguna causal de impedimento, comparecieron los señores Carlos Uribe y Charles T. Spencer, varones, mayores de edad, vecinos de este Distrito, á quienes doy fe que conozco, y dijeron: que el primero en su carácter de Ministro de Hacienda de la República, debidamente autorizado por el Decreto número ciento uno de primero de Abril del corriente año, que adelante se insertará, y el segundo como apoderado general de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o de Londres, en el Reino Unido de la Gran Bretaña, según consta en los poderes bastantes protocolizados en esta misma Notaría, que he tenido á la vista y en las cuales (cláusula cuarta) se le faculta, entre otras cosas, para someter á arbitramento cualquier pleito, queriendo poner fin amigablemente á las diferencias ocurridas con motivo de los contratos sobre construcción del fe-

ferrocarril de Antioquia, que luego se especificarán, y debiendo dar por su parte inmediato cumplimiento al siguiente decreto que es el mismo citado arriba:

“DECRETO LEGISLATIVO NUMERO 101

(1.º DE ABRIL)

“Por el cual se establece el modo de poner término á una cuestión contenciosa.

“*El Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo,*

DECRETA:

“Art. 1.º La Nación se subroga al departamento de Antioquia y asume sus responsabilidades en el asunto contencioso pendiente con la Casa constructora Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º, á fin de someter á la decisión definitiva de un Tribunal de arbitradores las diferencias que han ocurrido y las cuestiones que se han suscitado en relación con dicho Departamento y con el Gobierno Nacional, con motivo del Contrato de construcción del ferrocarril de Antioquia, celebrado con intervención del Gobierno en 1892.

“Art. 2.º En consecuencia el Gobierno se entenderá directamente con la expresada Casa constructora para extender la correspondiente acta ó escritura de compromiso y designar de común acuerdo los tres arbitradores que deben componer el Tribunal.

“Dichos arbitradores elegirán á uno de ellos mismos como Presidente y como tercero dirimente en caso de discordia.

“Art. 3.º El Ministro de Hacienda queda encargado de la ejecución de este decreto.

“Comuníquese y publíquese.

“Dado en Bogotá, á 1.º de Abril de 1895.

“M. A. CARO.

“El Ministro de Gobierno, JOSÉ DOMINGO OSPINA C.—El Ministro de Relaciones Exteriores, MARCO F. SUÁREZ.—El Ministro de Hacienda, CARLOS URIBE.—El Ministro de Guerra, EDMUNDO CERVANTES.—El Ministro de Instrucción Pública, LIBORIO ZERDA.—El Ministro del Tesoro, MIGUEL ABADÍA MENDEZ.

“Es copia.—El Subsecretario de Gobierno, *Luis M. Holguín.*”

Han convenido en otorgar, como por el presente otorgan, el siguiente compromiso de arbitramento, previa aceptación formal por parte de Spencer en nombre de sus poderdantes, de la subrogación á virtud de la

cual la Nación asume los derechos y obligaciones del departamento de Antioquia, y de acuerdo con lo pactado en las cláusulas XLV y XLVIII del principal de los supradichos contratos, el cual compromiso, mediante los considerandos que pasan á expresar, se contiene en las cláusulas subsiguientes debidamente separadas.

CONSIDERANDO:

Que el veinticuatro de Septiembre de mil ochocientos noventa y dos se celebraron dos contratos así: uno para la construcción del ferrocarril de Antioquia (de Puerto Berrío á Medellín), entre el Gobernador de aquél Departamento, plenamente autorizado por la Asamblea departamental, y el señor William Ridley, como apoderado general de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o, susodichos; y otro entre los mismos Gobernador de Antioquia y Ridley “sobre empréstito para la construcción del ferrocarril de Antioquia;” que estos dos contratos fueron aprobados por el Gobierno Nacional en Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha diez de Noviembre de mil ochocientos noventa y dos, en virtud de lo estatuido en las cláusulas finales de los dos contratos y para corregir lo que en ellos pudiera afectar la integridad de las leyes nacionales; que el día siete del mismo Noviembre celebraron los señores Baltasar Botero Uribe, Juan P. Gómez y Jorge Bravo, Delegados del Gobernador del departamento de Antioquia, y el mismo Ridley, apoderado, otro contrato número ochenta y uno, adicional y explicativo del de construcción del Ferrocarril, el cual fue también aprobado por el Gobierno Nacional el día diez del mismo mes y año; que el expresado Ridley aceptó, en nombre de sus principales y con fecha diez del mismo mes y año, las modificaciones que el Gobierno Nacional introdujo en los referidos contratos; que el día cuatro de Enero de mil ochocientos noventa y tres celebraron los señores José Manuel Goenaga G., Ministro de Fomento, debidamente autorizado por el Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República y el mismo apoderado Ridley, otro contrato accesorio, número dos de mil ochocientos noventa y tres, “en cumplimiento de lo dispuesto por la cláusula B de de la Resolución ejecutiva de diez de Noviembre que aprobó el contrato número ochenta, sobre construcción del ferrocarril de Antioquia,” el cual contrato accesorio fue aprobado por el Gobierno Nacional con fecha cinco de Enero del mismo año de mil ochocientos noventa y tres; que el día nueve del mismo mes y año (Enero de mil ochocientos noventa y tres), se celebró otro contrato número seis, “sobre pago de los intereses á que se refieren los aprobados (contratos) respecto del ferrocarril de Antioquia,” entre los señores Jorge Bravo, Delegado del Gobernador de Antioquia y con expresas autorizaciones de él, y William Ridley, apoderado, contrato adicional y explicativo, que también fue aprobado por el Gobierno de la República el mismo día de su fecha,

nueve de Enero de mil ochocientos noventa y tres; que, en fin, el día veintiséis de Enero del mismo año de mil ochocientos noventa y tres celebraron los señores Abel González, Secretario de Hacienda y Fomento del departamento de Antioquia, autorizado por el Gobernador, y Charles T. Spencer, apoderado de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º, otro contrato “sobre entrega del ferrocarril de Antioquia” á los expresados contratistas constructores, el cual fue aprobado el mismo día por el señor Gobernador, en Puerto Berrío de aquel Departamento; todos los cuales contratos aparecen publicados en edición oficial, que las partes declaran auténtica para los efectos de este compromiso, en un libro que se intitula *Documentos relativos al empréstito y contratación de la construcción del ferrocarril de Antioquia y Apéndice á los referidos documentos*;

CONSIDERANDO :

Que al comenzar á cumplirse por las partes contratantes esos contratos, en todo el año de mil ochocientos noventa y tres, de la manera como aparezca de los documentos y pruebas de toda clase que las partes exhiban, respectivamente, ante el Tribunal de Arbitramento, surgieron dificultades y diferencias que las partes no han podido vencer ni arreglar, y que, por estar aún pendientes, son las que han convenido en someter á la decisión de los arbitradores;

CONSIDERANDO :

Que el juicio por arbitramento es de ley en Colombia y de inmediato cumplimiento, conforme al ya citado Decreto número ciento uno del corriente año,

POR TANTO:

Los otorgantes arriba mencionados han convenido en acordar que todas las diferencias ocurridas hasta hoy por razón de los contratos para la construcción del ferrocarril de Antioquia, empréstito para dicha obra y demás ya especificados, se resuelvan, decidan y terminen por un juicio de arbitramento, en el cual los arbitradores valorarán en su conciencia todos los documentos y pruebas que les presenten las partes, teniendo en cuenta las voces de los contratos y la necesaria subordinación de unos y otros y de sus cláusulas y espíritu, así como la debida correlación de sus efectos, apreciando no solamente los puntos de derecho y las cuestiones técnicas sino también los antecedentes de toda especie que, directa ó indirectamente, puedan aparejar á cualquiera de las partes responsabilidades de naturaleza tal que influyan, siquiera sea por razones de estricta equidad, en la calificación definitiva de sus respectivos derechos y obligaciones.

Las expresadas diferencias se resumen así:

a) Declarando los otorgantes, como ahora declaran, que la sentencia

arbitral ha de poner fin á estos contratos, ¿cuál de las dos partes contratantes, los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o de un lado, y el Gobierno de Colombia del otro, dejó de cumplirlos debidamente y se hizo responsable de su resolución y caducidad?

b) Si los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o no cumplieron sus obligaciones debidamente y se hicieron responsables de la resolución y caducidad de los contratos, ¿deben por su culpa alguna indemnización pecuniaria al Gobierno de Colombia?

c) Si los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o deben alguna indemnización pecuniaria al Gobierno de Colombia, ¿á qué suma líquida y total asciende esa indemnización, y dentro de qué plazo, en qué lugar y en qué moneda debe hacerse el pago de ella al Gobierno de Colombia?

d) Si, por el contrario, el Gobierno de Colombia fuere declarado responsable del no cumplimiento de los contratos y su consiguiente caducidad, ¿debe, por su culpa, alguna indemnización pecuniaria á los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o, en qué cuantía ha de ser ella, en qué moneda se ha de pagar, dentro de qué plazo, y en qué lugar?

e) Si el Gobierno de Colombia fuere declarado responsable, según las cláusulas anteriores, y en el caso en que se llegue á declarar también por el Tribunal de Arbitramento que la Casa contratista cumplió debida y rectamente la obligación de otorgar la fianza ó garantía de diez mil libras esterlinas, estipulada en el artículo segundo del contrato número ochenta y uno, adicional al de construcción del Ferrocarril; ó, en otros términos, en el caso de que aquel Tribunal decida que la forma premisoria empleada al efecto por la expresada Casa, es suficiente para considerar la fianza ó garantía en cuestión como ajustada al contrato y por ende efectiva y eficaz, la sentencia arbitral ha de contener, además de la condenación al pago de la indemnización pecuniaria, la declaración formal de que los señores Schloss Brothers de Ethelburga House, Londres, deben proceder á cancelar la escritura de fianza que por la suma de diez mil libras esterlinas otorgaron los contratistas Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o á favor del departamento de Antioquia, en poder de dichos Schloss Brothers y á satisfacción del Ministro Diplomático de Colombia en aquella ciudad, según lo dispuesto por el citado artículo segundo del contrato número ochenta y uno; así como también la declaración de que el Ministro de Hacienda Nacional debe ordenar inmediatamente la cancelación de la escritura de fianza otorgada en favor de la República por los señores Salomón Koppel y Carlos Schloss ante el Tesorero General, en lo relativo á los derechos de Aduana, correspondientes á los cargamentos de materiales que los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o introdujeron al país con destino al ferrocarril de Antioquia, la cual escritura fue otorgada

en esta ciudad ante el Notario cuarto, el día veintinueve de Septiembre del año de mil ochocientos noventa y cuatro.

f) Si, por el contrario, fueren declarados responsables los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º, tales fianzas ó garantías deben hacerse efectivas contra ellos y á su costa, aparte de las otras responsabilidades civiles que los arbitradores deduzcan contra ellos.

Los otorgantes nombran de común acuerdo, de conformidad con el artículo segundo del Decreto número ciento uno de primero de Abril del corriente año, tantas veces citado, como arbitrañores, á los señores: Su Excelencia D. Johannes Lührsen, doctor en Derecho, Ministro Residente de Su Majestad el Emperador de Alemania ante la república de Colombia, residente en esta ciudad; señor D. Pedro Bravo, antiguo Ministro de Hacienda de la República, vecino del este Distrito y residente en su cabecera; y Mr. Louis Pierre Valcke, súbdito belga, Ingeniero civil, Director de la Compañía de Tranvías de Medellín y de varias Compañías mineras del departamento de Antioquia, vecino de la misma ciudad de Medellín y residente hoy en esta capital.

La sentencia que deben dictar los arbitradores nombrados ha de ser condenando ó absolviendo al Gobierno de Colombia ó á los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º, conforme á las cuestiones propuestas en este compromise.

El juicio se sujetará, en su tramitación, á las disposiciones pertinentes contenidas en el Título xix de la Ley ciento cinco de mil ochocientos noventa, excepto en lo que esas disposiciones hayan sido modificadas por los Decretos números ciento uno y ciento veintinueve, expedidos el primero de Abril y primero de los corrientes, respectivamente. Este último también se agrega en copia auténtica, y dice así:

“DECRETO NUMERO 129 de 1895

“(1.º DE MAYO)

“por el cual se adiciona el marcado con el número 101 del presente año.

“*El Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo,*

“DECRETA:

“Art. 1.º El Tribunal de Arbitramento de que trata el Decreto número 101 del presente año, dispondrá de un término de cuatro meses para dictar su fallo y para recibir las pruebas que aduzcan las partes; pero en caso de notoria necesidad podrá prorrogar prudencialmente dicho término.

“Art. 2.º Todas las autoridades administrativas como judiciales quedan obligadas á suministrar al Tribunal de Arbitramento copias de los documentos que éste solicite, de oficio ó á petición de parte.

“Art. 3.º Una vez fenecido el negocio ó dictado el fallo, de cualquier naturaleza que sea, el expediente, acompañado de todas las pruebas, planos, proyectos, etc., se archivará en el Ministerio de Hacienda y quedará como propiedad exclusiva del Gobierno Nacional.

“Dado en Bogotá, en el Palacio de Gobierno, á 1.º de Mayo de 1895.

“M. A. CARO.

“El Ministro de Gobierno, JOSÉ DOMINGO OSPINA C.—El Ministro de Relaciones Exteriores, MARCO F. SUÁREZ.—El Ministro de Hacienda, CARLOS URIBE.—El Ministro de Guerra, EDMUNDO CERVANTES.—El Ministro de Instrucción Pública, LIBORIO ZERDA.—El Ministro del Tesoro, MIGUEL ABADÍA MÉNDEZ.

“Bogotá, Mayo 8 de 1895.

“Es copia.—El Subsecretario, *Luis M. Holguín.*”

Bien entendido que las enunciadas modificaciones se aceptan por ambas partes contratantes. No se pagan derechos de registro, por cuanto en este acto tiene interés la Nación, quien se hará representar en el Tribunal de Arbitramento, conforme á la ley, si á bien lo tuviere. Leído que fue este instrumento á los interesados, lo aprobaron, y firman, junto con los testigos instrumentales mencionados y por ante mí, quedando advertidos de la formalidad del registro. De todo lo cual doy fe.

* CARLOS URIBE.—Per pro Punchard, Mc Taghart, Løwther & C., CHARLES TALLENT SPENCER.—Testigos, *Lorenzo Cuéllar, Eladio Arias. Julio Pinzón Escobar*, Notario segundo.”

Es fiel y cuarta copia de su original. La expido en diez fojas útiles, destinada al señor Charles Tallent Spencer.

Bogotá, Mayo veinticinco de mil ochocientos noventa y cinco.

El Notario segundo, *Julio Pinzón Escobar.*

(Fue debida y oportunamente registrada).

FAZ MORAL DEL ASUNTO

Bogotá, 21 de Agosto de 1895.

Señor doctor Antonio José Restrepo.—Presente.

Muy estimado amigo:

Con gusto correspondo á tu carta de ayer, dando respuesta á las preguntas que me haces:

Ciertamente fui fiador de Pérez Triana cuando el Gobierno lo mandó reducir á prisión.

POCO DESPUES FUI NOTIFICADO POR EL JUEZ, ANTE QUIEN OTORGUÉ LA FIANZA, DE QUE ÉSTA QUEDABA CANCELADA.

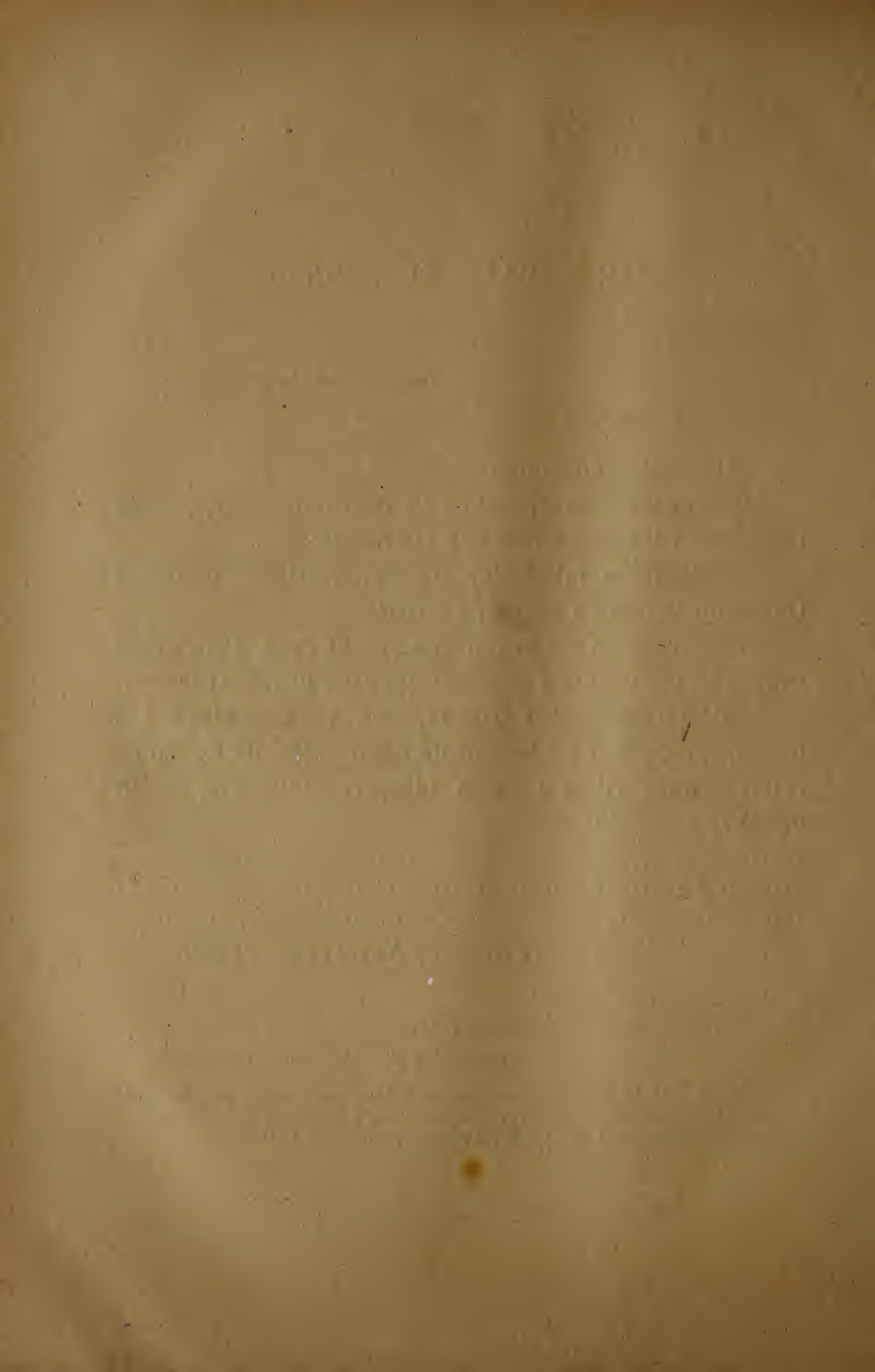
Estimé que Pérez Triana, una vez cancelada esa fianza, quedaba en libertad de emprender de nuevo su interrumpido viaje, y así lo hizo, PUBLICAMENTE, en Diciembre de 1893.

.....
.....
.....
(Firmado) ALEJANDRO PEREZ.

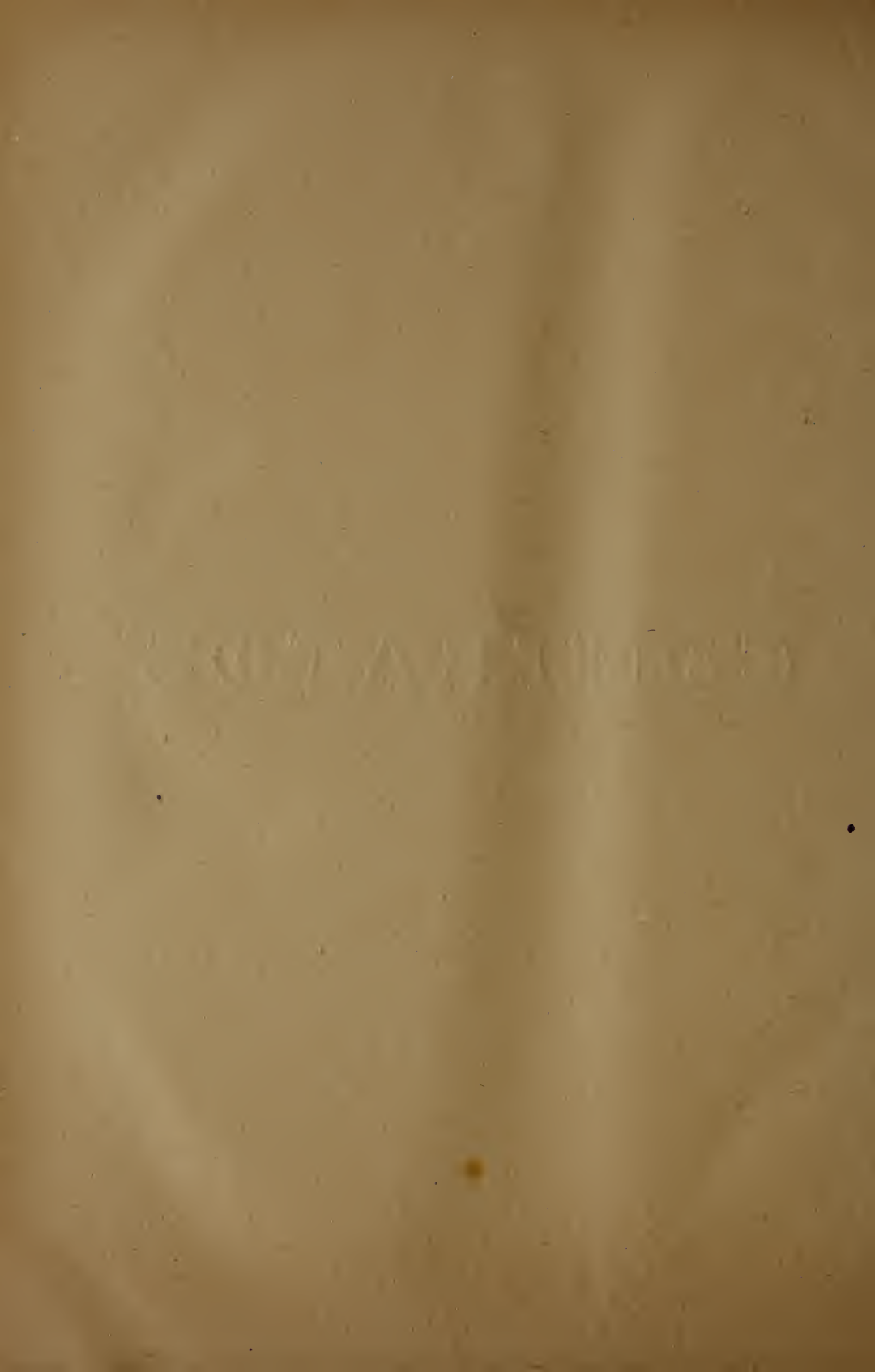
Presentado hoy 30 de Agosto de 1893.

(Firmado) *A. Schlesinger*, Secretario.

N. B.—El hecho de la cancelación de la fianza, de que se trata, fue ratificado y corroborado por el señor Pérez, que firma esta carta, en declaraciones juradas, ante el señor Prefecto general de Policía.



CONTRATOS



CONTRATO

SOBRE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Los infrascritos, á saber:

Abel González, Secretario de Hacienda y Fomento en la Gobernación departamental de Antioquia (república de Colombia) con expresas autorizaciones de la Señoría del Gobernador del Departamento, por una parte, la que en lo sucesivo se denominará *el Gobierno*; y

William Ridley, en su carácter de apoderado de la Sociedad inglesa denominada *Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º*, que la forman los señores William Charles Punchard, William Bell Mc. Taggart y Francis William Lowther, vecinos de Londres, contratistas de obras públicas y asociados bajo el nombre que se deja dicho, y la Casa número 151 de Cannon Street en la referida ciudad, por otra parte, la que en adelante se llamará *los Contratistas*;

Después de considerar:

1.º Que el día doce de Abril del año en curso se firmó en Londres un contrato *ad referendum* sobre construcción del ferrocarril de Antioquia, entre D. Alejandro Barrientos, comisionado para ello por la Señoría del Gobernador del departamento de Antioquia, y los expresados señores Punchard, Mc. Taggart y Lowther, como particulares;

2.º Que la Señoría del Gobernador de este Departamento ha examinado atentamente ese contrato;

3.º Que la Señoría del Gobernador de este Departamento está ampliamente autorizada, por la Ordenanza número 16 de 1888, para celebrar contratos relativos á la construcción del ferrocarril de Antioquia sobre las bases que estime convenientes;

4.º Que dicha Señoría desea reformar el contrato *ad referendum* de Londres, y el apoderado de la Sociedad de Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, conviene en ello; y

5.º Que cada una de las partes contratantes ha examinado las autorizaciones y poderes de la otra y ha hallado que unas y otros están en debida forma y son plenos y legales;

Han convenido en modificar el referido contrato de Londres, de-

jándolo reducido á las únicas y precisas voces del que se consagra en las cláusulas siguientes:

I

Los Contratistas se obligan á construir el ferrocarril de Antioquia desde Puerto Berrío, en la ribera izquierda del río Magdalena, hasta la ciudad de Medellín, conforme á las *Especificaciones* que constan en el documento adjunto.

II

El Gobierno cede á los Contratistas, con el objeto de que éstos puedan cumplir la obligación de la cláusula precedente, todos los trabajos hechos hasta hoy en el Ferrocarril que existe entre Puerto Berrío y Pavas, con el material fijo y rodante y demás accesorios muebles de tal empresa, en cuanto estos material y accesorios fueren precisos para la nueva obra; les otorga, por el tiempo que sea necesario para la construcción del Ferrocarril á que este contrato se refiere, el uso pleno de los almacenes, talleres, habitaciones de obreros, estaciones y demás edificios que actualmente forman parte de aquella vía férrea, y les dará el terreno que en lo sucesivo exija el ensanchamiento y desarrollo de la obra.

Los Contratistas podrán hacer uso de los rieles viejos, ó sean los usados de Puerto Berrío á Pavas, con la obligación de restituírllos en el estado que tengan cuando esté concluida la obra del ferrocarril de Antioquia.

III

El Gobierno dará gratis á los Contratistas, en su estado bruto, los materiales para la construcción de la obra, que se hallen á inmediaciones de la vía y en terrenos que le pertenezcan al primero ó al Gobierno de la República.

IV

Igualmente se obliga el Gobierno á suministrar gratis á los Contratistas la zona de terreno que atraviese la vía férrea en toda su extensión, ó sea desde Puerto Berrío hasta Medellín; lo mismo que el suelo que han de ocupar fija ó transitoriamente las demás obras accesorias y trabajos, como estaciones, andenes, apartaderos, almacenes, talleres y habitaciones de obreros.

V

El Gobierno reconocerá y pagará á los Contratistas la suma de un millón doscientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.250,000) como precio de la obra que van á ejecutar desde Puerto Berrío á Medellín. Esta cantidad le será cubierta en efectivo y conforme á las estipulaciones del presente contrato.

VI

Los pagos de esta suma (£ 1.250,000) se harán en Medellín ó en Londres por el par de Depositarios que habrá en cada una de esas ciudades, nombrado cada par así: uno de los Depositarios por el Gobierno solo, y otro por los Contratistas, con aprobación del Gobierno.

VII

Para proveer á los dos Depositarios de Londres (Trustees) de los fondos en dinero que exija la construcción del ferrocarril de Antioquia, los Contratistas se obligan hacer de su propio peculio, ó á conseguir con otros prestamistas, á la mayor brevedad posible, el empréstito contratado en esta misma fecha por la Señoría del Gobernador del departamento de Antioquia con el señor William Ridley, como mandatario éste de la citada Sociedad de Punchard, Mac Taggat Lowther & C.^o

Es, por lo mismo, claro y terminante el deber que contraen los Contratistas de allegar oportunamente los fondos pecuniarios que la realización de toda la obra requiera.

VIII

Las emisiones del empréstito se verificarán hasta en cuatro lotes, ninguno de los cuales pasará de quinientas mil libras esterlinas nominales (£ 500,000); las emisiones se harán á medida que se vayan necesitando para la construcción de la vía férrea, en la forma y fechas que, dentro de los límites del contrato del empréstito, estimen convenientes los Contratistas, y el tipo de valor nominal en ellas es el que de común acuerdo se ha fijado entre el Gobierno y los Contratistas en el citado pacto sobre empréstito.

El Gobierno pagará el seis por ciento de interés anual sobre el monto nominal de cada emisión, desde la fecha en que ella se efectúe, y garantiza ese interés con la Renta de licores destilados del Departamento y con el subsidio del Gobierno nacional á que se refiere la Ley 67 de 1890 expedida por el Congreso de la república de Colombia: todo en la proporción y términos que adelante se indicarán.

IX

El producto del empréstito, á medida que vayan haciéndose las emisiones, será entregado por los Contratistas á los dos Depositarios (Trustees) de Londres, quienes lo pondrán en depósito, á su propia é inmediata orden, en uno de los bancos ó Casas bancarias de esa ciudad. Ese banco ó Casa bancaria deberán ser aprobados por el Gobierno.

X

El empréstito será aplicado por los Depositarios de Londres sola y exclusivamente á los objetos mencionados en el presente Contrato, cifándose para ello á las estipulaciones que en el particular se han acordado.

XI

Los intereses que produzca cualquier suma correspondiente al Gobierno y procedente ya del empréstito, ya del producto empeñado de la Renta de licores, pertenecerán al Gobierno y quedarán en manos de los Depositarios respectivos, sujetos á las estipulaciones de este contrato.

XII

Para garantizar los intereses del empréstito contratado, el Gobierno empeña parcialmente y en cuanto fuere necesario los productos de la Renta de licores destilados del Departamento, del modo siguiente:

a) Hasta por la suma que fuere precisa en moneda colombiana para satisfacer anualmente cincuenta mil libras esterlinas (£ 50,000), mientras haya intereses pendientes.

b) Hasta por la suma que fuere necesaria para satisfacer en moneda colombiana las veinte mil libras esterlinas (£ 20,000) más que habrán de aplicarse anualmente la solución de intereses, cuando se haya construído el Ferrocarril y esté en servicio desde Puerto Berrío hasta la estación que habrá frente á la cabecera del distrito de Barbosa.

Las cincuenta mil ó setenta mil libras esterlinas anuales de que viene hablándose, según el caso, quedan expresas y especialmente destinadas al pago de los intereses del empréstito. Sin embargo, se aplicará lo que sobre, satisfecho que sea ese objeto, en primer término á cubrir los certificados por trabajo y material, y en último término á la amortización del empréstito. Lo dispuesto en este párrafo no obsta para que se le dé cumplimiento, por vía de excepción, á lo estipulado en el aparte cuarto de la cláusula XXVII.

XIII

A fin de que la cláusula inmediatamente anterior tenga su debido cumplimiento, el Gobierno entregará á los Depositarios de Medellín, el día primero de Enero de mil ochocientos noventa y tres, las letras ó libranzas contra los actuales rematadores de la renta de licores destilados del Departamento, que fueren necesarias para cubrir en moneda colombiana, al tipo de cambio corriente en esa fecha, las primeras cincuenta mil libras esterlinas (£ 50,000), que han de aplicarse al pago de los intereses del empréstito.

Además, tan luego como se extiendan las respectivas escrituras por los remates de la misma Renta que se efectuarán á fines de mil ochocientos noventa y tres, el Gobierno entregará á los mismos Depositarios las letras ó libranzas contra los rematadores de la Renta de licores destilados del Departamento, que fueren necesarias para cubrir en moneda colombiana, al tipo de cambio corriente en esa fecha, y durante todo el cuatrienio, las cincuenta mil libras esterlinas (£ 50,000) anuales, que han de aplicarse al pago de los intereses del empréstito. Lo mismo seguirá haciéndose en cada nuevo remate, con la diferencia de que en vez de cincuenta mil libras esterlinas anuales (£ 50,000), se darán letras ó libranzas por setenta mil libras esterlinas (£ 70,000), desde que el Ferrocarril esté frente á la cabecera del distrito de Barbosa.

Cuando el Ferrocarril se haya construído y esté en perfecto estado de servicio, desde Puerto Berrío hasta frente á la cabecera del distrito de

Barbosa, se entregarán á los Depositarios de Medellín las letras y libranzas contra los rematadores de la Renta de licores destilados del Departamento, en el próximo cuatrienio, que fueren necesarias para cubrir en moneda colombiana, al tipo de cambio corriente entonces, las veinte mil libras esterlinas (£ 20,000) más que, dado ese caso, deben aplicarse al pago de los intereses del empréstito.

Todas estas letras y libranzas serán giradas por el Administrador general del Tesoro del Departamento.

XIV

En cuanto al auxilio de que trata el párrafo segundo del artículo único de la Ley 67 de 1890, expedida por el Congreso de la república de Colombia, el Gobierno nacional y los contratistas arreglarán la forma y términos de pago. Lo que los Depositarios de Medellín recibieren por esta vía, será aplicado á la solución de los intereses del empréstito.

Si sobrare alguna suma de ese subsidio, se aplicará al pago de certificados por trabajo y material.

Si, cubierta que sea la cuenta de certificados por trabajo y material, quedare alguna cantidad, se destinará á la amortización del empréstito.

Después de que sea fijado por los Depositarios de Medellín el precio de cada una de las letras ó libranzas que se giren, y de que se conozca la diferencia que existe entre el tipo de cambio que regía al expedir esos documentos y el que rija en el momento de hacer los pagos que incumben á los mismos Depositarios, éstos harán la cuenta y describirán en sus libros las correspondientes partidas, por crédito ó débito del Gobierno, según sea favorable ó desfavorable á éste la variación en el cambio, si hubiere ocurrido.

Como norma para el efecto, se declara que el tipo de cambio que rija en el momento de expedir las letras se tiene como provisional, y que el tipo de cambio que rija en el momento de verificar cada pago, se tiene como definitivo, para el efecto de saber cuál es realmente la cantidad que el Gobierno debe desembolsar, á efecto de cubrir las cincuenta ó setenta mil libras esterlinas anuales, según el caso, que éste se obliga á pagar para la solución de los intereses del empréstito, y para los otros fines que en este contrato se indiquen.

En caso de cambio en el tipo, adverso al Gobierno, éste completará lo que debe erogar, dando las nuevas letras ó libranzas que fueren necesarias para ello. En el caso contrario, tendrá derecho á retirar el excedente.

XV

Los Depositarios de Medellín colocarán todas las sumas que cobren en virtud de las letras y libranzas que se giren á su favor y contra los rematadores de la Renta de licores destilados del Departamento, en depósito á su orden y á la vista, en la Administración general del Tesoro ó en un

banco ó Casa bancaria de Medellín, á satisfacción del Gobierno y de los contratistas. Tales Depositarios no podrán disponer de las sumas que recauden y de las que depositen, sino para el pago de los intereses del empréstito en primer término; para el pago de los certificados por trabajo hecho y material suministrado, en segundo término, y para la amortización del empréstito, en último lugar, según se determina en las cláusulas respectivas.

XVI

Es bien entendido que para el pago de los intereses del empréstito, la única obligación del Gobierno es la de empeñar parcialmente los productos de la Renta de licores destilados, y la de ceder el subsidio proveniente del Gobierno de la República, á que se refiere la memorada Ley 67 de 1890.

XVII

Para la amortización del empréstito se destina lo que sobre del producto de las letras y libranzas giradas contra los rematadores de la Renta de licores destilados, y del producto del subsidio del Gobierno nacional, luégo que con uno y otro producto se haya atendido al pago de intereses del empréstito y de los certificados por trabajo hecho y por material suministrado.

Igualmente se aplicará la amortización del empréstito el producto neto del Ferrocarril, cuando esté acabado, se entregue al Gobierno y sea administrado por éste, hasta concurrencia del 3 por 100 anual del monto de tal empréstito. Lo que sobre de ese producto, si sobrare, pertenecerá al fisco del Departamento.

XVIII

Los Contratistas se obligan á construir el Ferrocarril en toda su extensión, esto es, desde Puerto Berrío hasta Medellín, en cuatro años, á contar de 1.º de Enero de 1893.

Sin embargo, si el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial consideraren que es justo conceder mayor tiempo para detalles finales, podrán otorgar á los Contratistas hasta seis meses más, para la completa terminación del ferrocarril de Antioquia y su entrega al Gobierno.

Sólo en el evento de guerra en Colombia, ó de caso fortuito ó fuerza mayor, á juicio de los Arbitradores de que trata la cláusula XLV, podrá alargarse el plazo fijado para la terminación de la obra, por el tiempo que, de común acuerdo entre el Gobierno y los Contratistas, se juzgue equitativo; y si éstos no se concertaren, por el tiempo que señalen los mismos Arbitradores.

XIX

El primer día de cada mes los Depositarios de Medellín presentarán al Gobierno las siguientes cuentas:

- a) Una del producto de las letras y libranzas contra los rematadores

de la Renta de licores destilados, que se hayan girado en favor de aquellos Depositarios.

b) Otra de los certificados cubiertos por dichos Depositarios y procedentes del Ingeniero Consultor y el Agente Oficial de Londres.

c) Otra de los certificados cubiertos por los mismos Depositarios y que manen del Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial.

Tales cuentas vendrán debidamente documentadas y con sus respectivos balances.

XX

Los Depositarios de Londres le enviarán al Gobierno, por el primer correo de cada mes, las siguientes cuentas:

a) Una de lo que en el mes anterior hayan recibido de los Contratistas como producto de las emisiones del empréstito.

b) Otra de los pagos que hayan hecho en el mes anterior, en virtud de certificados expedidos por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial.

c) Otra de los pagos que hayan hecho en el mes anterior, en virtud de certificados expedidos por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial, que se hayan cubierto en Londres de acuerdo con las estipulaciones del presente contrato.

d) Otra del pago de los intereses correspondientes á los tenedores del empréstito.

e) Otra de la parte de capital amortizado, en la cual se especificarán con sus números, fechas y demás circunstancias particulares, los bonos que vayan quedando cancelados.

XXI

Para todos los objetos que en este contrato se expresan, relacionados con la construcción de la vía y con la resolución de cuestiones técnicas, el Gobierno y los Contratistas se obligan á nombrar dos representantes en Inglaterra, con residencia en Londres, uno llamado *Ingeniero Consultor*, y designado por los Contratistas, cuyo nombramiento queda sometido á la ratificación del Gobierno, y otro, llamado *Agente Oficial*, designado por el Gobierno solo.

XXII

El Ingeniero Consultor tendrá en Antioquia un representante que se denominará *Ingeniero Residente*, encargado de examinar y seguir de cerca la ejecución y progreso de los trabajos del Ferrocarril. El Gobierno tendrá, con el mismo objeto, un representante suyo en la empresa, que se denominará *Ingeniero Oficial*.

El Ingeniero Residente dependerá del Ingeniero Consultor, y el Ingeniero Oficial del Agente Oficial y del Gobierno.

XXIII

El Gobierno, de acuerdo con los Contratistas, fijará lo más pronto que sea posible, los sueldos mensuales del Ingeniero Consultor, el Agente

Oficial, el Ingeniero Residente, el Ingeniero Oficial y los Depositarios de Londres y Medellín. Las libranzas de pago relativas á esos sueldos serán giradas el primero de cada mes, por la mensualidad inmediatamente anterior, ya en Londres, por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, ya en Medellín, por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial. Estos sueldos se cubrirán preferentemente, por los Depositarios de Londres y Medellín, con los fondos del empréstito y con los demás fondos que manejen dichos Depositarios. De consuno entre el Gobierno y los Contratistas, podrá variarse cualquiera de estos sueldos ó determinarse por contrato con el interesado.

XXIV

Todos los materiales, máquinas, útiles, herramientas, enseres y, en general, objetos de cualquiera naturaleza que sean, que se requieran para el trazo, localización y construcción del Ferrocarril, serán de cargo de los Contratistas y suministrados por ellos. Lo mismo se estipula respecto de todos los materiales permanentes de la vía, de las locomotoras, de los carros, de los coches, de los vagones, de los trenes y de otros cualesquiera materiales y cosas que se necesiten para el completo equipo y dotación del camino de hierro.

Lo que se deja comprendido en la precedente enumeración, y que venga de naciones extranjeras se ajustará á las *Especificaciones* anexas al presente contrato; se acomodará en su cantidad, calidad y precio al presupuesto que de común acuerdo se redacte entre el Ingeniero Consultor, el Agente Oficial y los Contratistas, y será previamente examinado y aprobado por los dos primeros ó por las personas que éstos comisionen para el efecto y bajo su responsabilidad.

Dada la aprobación de que se ha hablado, el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial librarán el correspondiente certificado, para que sea cubierto por los Depositarios de Londres ó de Medellín, según el caso. En el certificado se incluirán los gastos de embalaje, seguro, flete y porteo, hasta Puerto Berrío. El certificado solamente se expedirá en vista del conocimiento de embarque para Colombia.

XXV

La cantidad de un millón y doscientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.250,000), precio del contrato, será pagada á los Contratistas, proporcionalmente, por mensualidades y en efectivo, en vista de los certificados que se expidan por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial de Londres, ó por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial de Antioquia. Dichos certificados, además de comprender todos los objetos y cosas que se mencionan en la cláusula XXIV, abarcarán el costo de gastos preliminares, estudios, trazo primitivo y definitivo de la línea y los capitales invertidos en la construcción del Ferrocarril, incluyendo las reparaciones del que existe entre Puerto Berrío y Pavas. Tales certificados se acomodarán á las

Especificaciones que se agregan al presente contrato, y tendrán por base, en materia de precios, una tarifa fijada de común acuerdo entre el Ingeniero Consultor, el Agente Oficial y los Contratistas.

XXVI

En los primeros siete días de cada mes, el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial, de acuerdo con las personas que para el efecto designen los Contratistas, levantarán el plano correspondiente á la mensura progresiva de la sección de vía férrea hecha, ó de las obras acabadas ó de una y otras, si las hubiere. Dicho plano se acompañará con una relación circunstanciada del material y demás objetos suministrados por los Contratistas para la ejecución de la obra durante el mes anterior, y con el justiprecio del trabajo hecho y del material empleado en el mismo tiempo.

En vista de ese plano, esa relación y ese justiprecio, y una vez acordados el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial respecto de la cantidad, calidad y precio del trabajo y de los materiales, librarán éstos el correspondiente certificado, para que se cubra su valor en la forma convenida.

Tal certificado tendrá siempre como base la tarifa de precios acordada por el Ingeniero Consultor, el Agente Oficial y los Contratistas.

XXVII

Los certificados mensuales á favor de los Contratistas se expedirán y autorizarán por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial dentro de los primeros catorce días de cada mes, y serán cubiertos por los Depositarios de Medellín en los siete días siguientes al de su presentación, ó por los Depositarios de Londres en los catorce días posteriores á su expedición.

Con el objeto de facilitar los pagos que hayan de hacerse en Londres, el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial de Antioquia, al librar cada certificado, anunciarán su valor, por kalograma, al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial de Londres para que éstos expidan otro certificado en favor de los Contratistas, amoldándose para ello al aviso.

El kalograma será costado por los Contratistas.

Hasta que se efectúe la primera emisión del empréstito y se haga el nombramiento de Depositarios en Londres, los certificados que se expidan en favor de los Contratistas serán cubiertos en Medellín y por los Depositarios de esta ciudad, á no ser que dichos Contratistas exijan que el pago se verifique en Londres y den por escrito, y para ello, el correspondiente aviso.

Después de que se opere la primera emisión del empréstito y de que sean nombrados los Depositarios de Londres, tales certificados serán cubiertos en esa ciudad, á menos que los Contratistas dispongan otra cosa: caso en el cual los pagos se realizarán en Antioquia, conforme á las instrucciones escritas de dichos Contratistas.

Como consecuencia de lo que acaba de expresarse, se estipula que

toda suma de fondos pertenecientes al Gobierno, que se entregue á los Contratistas, del producto empeñado de la Renta de licores, antes de que los Depositarios de Londres reciban el producto neto de la primera emisión del empréstito, se rebajará del millón y las doscientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.250,000), precio fijado por la construcción del Ferrocarril.

XXVIII

Los certificados que se libren por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial se considerarán como provisionales, aproximados y para pagos en cuenta. Para que obtengan el carácter de firmes y definitivos se requieren que sean revisados y aprobados por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, quienes, previo acuerdo con los Contratistas, podrán hacer los reparos que estimen necesarios, relativamente á la extensión de los trabajos ejecutados, á la cuantía y especie de los materiales suministrados, y al justiprecio de unos y otros. Si el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial estimaren fundadas las observaciones, y resolvieren modificar los certificados del Ingeniero Residente y del Ingeniero Oficial, el saldo que resulte en pro ó en contra de los Contratistas será llevado al *Haber* ó al *Debe* en las cuentas de éstos, según el caso.

XXIX

Los Contratistas podrán introducir libremente, siempre que la ley no lo prohiba, los empleados y operarios que se necesiten para la ejecución de la obra.

XXX

El Gobierno se obliga á recabar de quien corresponda las siguientes exenciones:

a) La de que no sean grabados con servicios públicos ni con impuestos de ningún género los empleados y obreros de la empresa, mientras se hallen al servicio permanente de ésta y conserven estricta neutralidad con relación á la política del país.

b) La de introducir, llevar al punto de la vía que fuere preciso, y consumir, libres de derechos de aduana y de toda otra clase de impuestos, los víveres para el personal de la empresa, las medicinas, instrumentos y demás útiles para médicos y hospitales de la misma empresa mientras dure la construcción de la obra.

c) La de quedar libres los Contratistas y la obra de empréstitos forzosos y requisiciones en caso de guerra.

d) La de que sean ó se mantengan declarados libres de derechos de introducción y de toda clase de impuestos nacionales, departamentales y municipales, los rieles y demás materiales para la vía, como herramientas, locomotoras y máquinas de toda clase que se requieran para la construcción, conservación y beneficio del Ferrocarril.

XXXI

Los Contratistas quedan obligados á efectuar la entrega de la vía, á medida que la vayan construyendo, en secciones que no bajen de diez ni pasen de veinte kilómetros.

Para que se considere bien hecha la entrega de cada sección, es preciso que el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial atesten que la consabida sección se ha construído satisfactoriamente, ó sea ajustándola á las *Especificaciones* de que trata el documento adjunto y á las cláusulas del presente contrato.

Es deber de los Contratistas el conservar en perfecto buen estado las secciones entregadas, por sendos períodos de seis meses, á contar de las fechas puestas en los respectivos certificados sobre entrega. No se dará por cumplido este deber mientras no se presente una atestación satisfactoria del Ingeniero Residente y del Ingeniero Oficial. Para los efectos de este párrafo, se exceptúan los daños provenientes de caso fortuito ó de fuerza mayor. Sin embargo, los Contratistas se obligan á reponer, sin exigir por ello remuneración, los derrumbamientos y demás daños ocasionados por las lluvias.

Extendida que sea la declaración en que conste que determinado trayecto ha sido entregado y recibido conforme al presente contrato, y conservado durante los seis meses de que se viene hablando, se considerarán cumplidas y canceladas todas las obligaciones de los Contratistas con relación á ese trayecto.

XXXII

Cuando en los términos del presente contrato sea entregada cada sección, el Gobierno se hará cargo de ella, sin que los contratistas tengan derecho ni obligación de atender á su servicio.

No obstante, á fin de continuar y concluir la obra, los Contratistas podrán servirse libre y gratuitamente de la vía con sus andenes, estaciones, talleres, habitaciones para obreros y demás edificios de la empresa, junto con su material rodante y junto con sus otros accesorios, bajo la expresa condición de que no estorbarán al Gobierno en el uso y servicio regulares de la porción del ferrocarril que se le haya entregado, y de que el material y demás cosas raíces y muebles que se empleen, serán devueltos al Gobierno en completo buen estado.

XXXIII

Luégo que el Gobierno reciba el Ferrocarril en toda su extensión, y que los Contratistas hayan cuidado del último trayecto entregado, durante lo seis meses que se estipulan para el efecto, terminarán las atribuciones del Ingeniero Consultor, del Agente Oficial, del Ingeniero Residente y del Ingeniero Oficial, así como de todos los demás empleados que los Contratistas hayan tenido al servicio del Ferrocarril, y el Gobierno tomará la dirección y administración supremas de la empresa. Sin embargo,

los Contratistas tendrán derecho de nombrar un Interventor (Controller), para que fiscalice tales dirección y administración, lo mismo que la contabilidad de la empresa. Los Contratistas pueden hacer al Gobierno, directamente ó por conducto del referido Interventor, las observaciones que estimen oportunas, para mejorar la dirección, administración y cuentas de la empresa y para el sostenimiento científico y provechoso de la vía férrea.

El Gobierno deberá atender á estas observaciones si fueren justas.

El sueldo del Interventor será fijado de común acuerdo por el Gobierno y los Contratistas y se cubrirá con los productos del Ferrocarril.

XXXIV

Mientras el Ferrocarril entre Puerto Berrío y Pavas esté en poder de los Contratistas, no podrán suspender éstos, por más de tres días en cada mes, el tráfico de pasajeros y mercaderías en ese trayecto.

XXXV

Para que un colombiano desempeñe empleo en la empresa de construcción del ferrocarril de Antioquia, es preciso que el Gobierno apruebe la designación que para el efecto hayan hecho los Contratistas.

En cuanto á los obreros ó peones colombianos, los Contratistas podrán contratarlos libremente; pero despedirán los que el Gobierno indique. Si el número de trabajadores despedidos por los Contratistas, á solicitud del Gobierno, fuere tal que su falta produzca retardo en los trabajos, el Gobierno tendrá que reemplazarlos pronta y convenientemente; y en caso de que no lo haga, los Contratistas quedarán libres de responsabilidad por la demora que esto produzca.

XXXVI

Si se declarare por el Gobierno nacional perturbado el orden público, se considerarán suspendidos *ipso facto* los efectos del presente convenio, pero la obra y el vigor del contrato continuarán desde que se restablezca el orden constitucional, ó se reconozca, afiance y sancione un nuevo orden político de cosas.

La suspensión que la guerra ocasione no dará derecho á ninguna de las partes contratantes para hacer reclamaciones contra la otra; á menos que se trate de obras y valores destruidos casual ó intencionalmente por fuerzas ó por dependientes del Gobierno de la república ó del Gobierno contratante, y de salarios, sueldos y demás gastos que notoriamente sea preciso pagar y hacer por parte de los Contratistas, para evitar perjuicios graves en la empresa, ó de salarios, sueldos y demás gastos que á tales Contratistas les sea imposible evitar ó suspender.

Estos sueldos y gastos serán del cargo del Gobierno.

XXXVII

A pesar de la suspensión de trabajos ocasionada por la perturbación del orden público, el Gobierno continuará reconociendo las sumas que

está obligado á entregar en letras y libranzas para atender á los intereses del empréstito.

XXXVIII

Quede constancia de que los Contratistas, al pactar y aceptar las obligaciones que este contrato les impone, han tenido en cuenta el estado actual de la navegación en el Magdalena, sus facilidades y dificultades, y la calidad de los vehículos que ella ofrece para el porteo. En consecuencia, lo atrasado de tal navegación, así como la escasez é insuficiencia de las embarcaciones en ese río y sus inconvenientes ordinarios, no podrá alegarse por los Contratistas como fuerza mayor ó caso fortuito.

Sin embargo, no ha de entenderse esta cláusula en el sentido de que los Contratistas quedan obligados á poner nuevos vapores en el río.

XXXIX

Corre igualmente á cargo de los Contratistas, como parte integrante de la empresa, y sin exigir por ello remuneración alguna, la construcción de una línea telegráfica y de otra línea telefónica, entre Puerto Berrío y Medellín, para el uso exclusivo del Ferrocarril. Tales líneas avanzarán por lo menos á la par de la vía férrea. Los Contratistas podrán servirse de estas líneas hasta la entrega total del Ferrocarril al Gobierno, sin desembolsar por ello cantidad alguna.

XL

Terminado y entregado el Ferrocarril, se hará una liquidación general.

El Gobierno no quedará con responsabilidad alguna para con los Contratistas, si la obra hubiere costado más del millón y las doscientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.250,000) que se han pactado como precio, ni tendrá derecho á hacer ninguna reclamación de los Contratistas si la obra hubiere costado menos.

Transcurridos que sean con respecto á la última sección entregada los seis meses por los cuales deben cuidar de ella los Contratistas, y cuando, por lo mismo, hayan cesado en sus cargos el Ingeniero Consultor, el Agente Oficial, el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial, sólo quedarán funcionando para el pago de los intereses y la amortización del empréstito los Depositarios de Medellín y los Depositarios (Trustees) de Londres. Los primeros continuarán tomando las letras y libranzas que por orden del Gobierno deben seguir girándose contra los rematadores de la Renta de licores destilados, hasta la completa solución de los intereses del empréstito y del mismo empréstito. Los últimos continuarán aplicando el producto de las letras y libranzas, el producto del subsidio del Gobierno nacional, y el producto, en la parte respectiva, de rendimientos netos del Ferrocarril, al pago de los intereses y á la amortización del capital del empréstito, en la forma estipulada.

XLI

Si la suma líquida obtenida con el empréstito fuere insuficiente para ejecutar la obra del ferrocarril de Antioquia á que este contrato se refiere, los Contratistas, además de tener que cumplir todas las obligaciones contraídas por ellos en el presente contrato, carecerán de todo derecho para pedir indemnización de perjuicios al Gobierno.

El Gobierno mantiene, no embargante las estipulaciones de este contrato, la propiedad y posesión del ferrocarril de Antioquia, y lo beneficiará, á proporción que vaya entregándosele, como lo halle más conveniente.

Esto no obsta para que la hipoteca constituida sobre dicho Ferrocarril, según el contrato de empréstito celebrado en esta misma fecha con la Sociedad de Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o, subsista hasta el pago total del precio del Ferrocarril y hasta la cumplida amortización del empréstito.

Tan luego como se amortice completamente el empréstito los Contratistas del Ferrocarril y del empréstito, cancelarán la hipoteca constituida en favor de ellos sobre la vía férrea.

Lo que restare en poder de los Depositarios de Londres y Medellín al quedar íntegramente amortizado el empréstito y, por lo mismo, la deuda de un millón doscientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.250,000), precio del contrato y sus intereses, le será devuelto al Gobierno, á quien pertenece.

XLIII

Desde la época en que el Gobierno reciba y administre todo el Ferrocarril, el último día de cada mes se formará por el mismo Gobierno la cuenta de los productos y gastos de la empresa en él, bajo la inspección del Interventor. El producto libre que resulte, deducidos los gastos de administración y sostenimiento, le será íntegramente entregado por el Gobierno, bajo recibo formal, á los Depositarios de Medellín, para que éstos lo destinen única y exclusivamente á la amortización del capital, hasta concurrencia del 3 por 100 anual de dicho capital. Lo demás es para el tesoro del Departamento.

XLIV

Los Contratistas quedan obligados á mantener en la ciudad de Medellín un mandatario, con poderes plenos, para que se entienda á nombre de ellos con el Gobierno, en todo lo relativo al presente contrato.

XLV

Toda diferencia que ocurra entre el Gobierno y los Contratistas, con respecto á los derechos y obligaciones que nacen del presente contrato, será dirimida por Arbitradores, constituidos con arreglo á la legislación vigente en Colombia. El laudo de esos Arbitradores será inapelable.

Cada una de las partes contratantes designará su Arbitrador. Para

tercero, caso de que el Gobierno y los Contratistas no se concierten, designarán á la persona que indiquen para ello, de acuerdo, el Excelentísimo Señor Presidente de la República y el representante de Su Majestad Británica en Bogotá. Si estos no nombraren, decidirá la suerte entre los dos candidatos que las partes contratantes presenten.

XLVI

El Gobierno estima que son asuntos de la mayor importancia para el departamento de Antioquia, el estudio, el trazo, la localización y la construcción del Ferrocarril, lo mismo que el equipo y la dotación de él, y la reparación de la vía férrea que hoy existe. En consecuencia, declara que el Ferrocarril á que éste contrato se refiere es obra de utilidad pública.

XLVII

Los Contratistas podrán traspasar en cualquier tiempo el presente contrato; pero el traspaso no tendrá valor alguno mientras no fuere debida y legalmente aprobado por el Gobierno.

XLVIII

Ni el Gobierno, como entidad política, ni los Contratistas, como extranjeros, podrán alegar preeminencias ó prerrogativas especiales que los sustraigan del derecho común de la República al cual quedan en todo y por todo igualmente sometidos.

En consecuencia, el Gobierno responde á los Contratistas de cada una de las obligaciones que ha contraído, y se sujeta á las responsabilidades civiles que, llegado el caso, le asignen los Arbitradores nombrados como se expresa en la cláusula **XLV**. Igual declaración hacen los Contratistas con respecto al Gobierno.

XLIX

Este contrato se someterá á la aprobación del Excelentísimo Señor Presidente de la República, sin la cual no podrá llevarse á efecto.

No obstante, será elevado á escritura pública, tan luego como sea aprobado por la Señoría del Gobernador del Departamento. El valor de la escritura es de cargo del Erario departamental.

En fe de lo cual se firman dos ejemplares de un mismo tenor, en Medellín, hoy 24 de Septiembre de 1892.

ABEL GONZÁLEZ.—WILLIAM RIDLEY, P. P. Punchard, Mac Taggart Lowther & C.º

Gobernación del departamento de Antioquia.—Medellín, Septiembre 24 de 1892.

Aprobado.

ABRAHAM GARCÍA.—El Secretario de Gobierno, *Bonifacio Vélez*.—
El Secretario de Hacienda, *Abel González*

ESPECIFICACIONES

TITULO I

Proyecto.—Condiciones generales.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales.

Art. 1.º El presente *pliego de cargos* se aplica á la construcción de un camino de hierro de Pavas, término actual de la línea, llamada *ferrocarril de Antioquia*, á Medellín, capital del departamento de Antioquia, república de Colombia. Las condiciones enunciadas en él se aplican sin embargo no solamente á esta porción de la línea, sino también á la sección ya construída entre Pavas y Puerto Berrío; es decir, que los Contratistas por el hecho mismo de su aceptación se obligan á modificar y mejorar esta sección de tal manera que satisfaga completamente á las condiciones contenidas en las presentes Especificaciones.

Art. 2.º *Ancho de la vía*.—La línea de Pavas á Medellín tendrá la misma anchura que la porción ya construída de Puerto Berrío á Pavas, esto es, la de tres pies ingleses entre los rieles.

Art. 3.º Los Contratistas se obligan á ejecutar la obra del ferrocarril de conformidad en todo con estos documentos y Especificaciones, que deberán ser aprobados por las partes, y no podrán, desde entonces, ser modificados sin su mutuo asentimiento formal y expreso:

a) Los planos y secciones no serán de una escala de $\frac{1}{2000}$ horizontales y $\frac{1}{200}$ verticalmente.

b) Cuando los Contratistas se propongan separarse de la escala imprevista en perfiles, presentarán diversas porciones de ellos en escala de $\frac{1}{200}$.

c) Los Contratistas deberán presentar al Gobierno, al mismo tiempo, á la escala mínima de $\frac{1}{1000}$, tipos ó planos de cada uno de los diversos trabajos de arte que sean necesarios sobre la vía, lo mismo que de sus accesorios, especialmente de los puentes, viaductos, acueductos, túneles, muros de contensión y revestimiento, ó estaciones, depósitos de agua, cruzamientos y bifurcaciones, señales, placas giratorias, cobertizos, almacenes, cobertizos para locomotoras con fosos de examen, talleres de construcciones y reparaciones, etc.

Art. 4.º Además de los planos previstos en el párrafo c del artículo anterior, los Contratistas deberán presentar al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial, tres meses antes de principiar la ejecución de las obras, un plano detallado acompañado de documentos justificativos de todas las

obras de arte que por su importancia requiera ese trabajo. La escala para estos planos no excederá de $\frac{1}{200}$. Para ser definitivas, deberán obtener la aprobación de dichos Ingeniero y Agente, y una vez aprobados por éstos en todos sus detalles, los Contratistas se comprometen á ejecutarlos con entereza.

Art. 5.º Para facilitar al Gobierno el cumplimiento en tiempo oportuno de las formalidades necesarias para expropiar y poner á los Contratistas en posesión de los terrenos para la vía, conforme al artículo 4.º del contrato de construcción, se obligan los Contratistas á suministrar al Gobierno, en Medellín, con seis meses de anticipación, un plano de los terrenos juzgados necesarios para el avance de los trabajos, durante los tres meses subsiguientes.

La escala para estos planos desde el frente de San Roque hasta Medellín será de $\frac{1}{1000}$, y en mayor proporción para el resto de la línea; y en ellos se especificarán los límites de las propiedades, los nombres de los propietarios y los detalles que correspondan al plano citado en el parágrafo a del artículo 3.º

Los Contratistas no podrán tomar posesión de ningún terreno sin expresa autorización del Gobierno dentro del término de los seis meses á que se refiere la parte primera de este artículo; pero si expirado este plazo, no hubieren recibido la autorización necesaria, adquirirán *ipso facto* el derecho de ocupación.

Las disposiciones de este artículo comprenden no solamente los terrenos indispensables para la construcción de la línea misma, sino también aquellos que sea preciso ocupar momentáneamente para la construcción, bien como puntos de préstamo ó depósito, ó como depósito ó lugar de extracción de materiales.

El carácter de la posesión que deba darse de los terrenos será claramente definida en los planos, marcando con tinta roja las ocupaciones definitivas y con azul las transitorias.

CAPÍTULO II

Trazado, rampas, pendientes y curvas.

Art. 1.º Las gradientes ó declives en línea recta podrán ser hasta de cuatro (4) por ciento, en una extensión continua, que no excederá de una milla inglesa.

En curvas de un radio mayor de 600 pies, las gradientes no excederán de 3 por 100.

En curvas de un radio mayor de 400 pies, los declives no excederán de $2\frac{1}{2}$ por 100.

En curvas de un radio menor de 400 pies, las gradientes podrán ser hasta de $1\frac{1}{2}$ por 100.

Ninguna curva deberá tener radio menor de 230 pies ingleses.

Las gradientes máximas en líneas rectas estarán separadas entre sí por rampas de 3,300 pies de extensión, cuyo declive no excederá de 2 por 100.

Entre las curvas inversas de 230 á 400 pies, ó en las de radio mayor, deberá haber una separación de 100 pies. En ambos casos, cuando la gradiente de las curvas exceda de 2 por 100, este desnivel será el máximo para las separaciones.

Art. 2.º Cuando fuere preciso variar las gradientes máximas señaladas en el artículo anterior, por motivo de obstáculos naturales que los Contratistas consideren insuperables, éstos justificarán tal hecho ante el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, previos informes del Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial; y aquéllos, de común acuerdo, podrán declarar la absoluta necesidad de la variación, y señalarán el sistema de tracción y de construcción que deba ser empleado, el cual, en todo caso, debe garantizarse en su buen éxito por los Contratistas.

Si hubiere desacuerdo entre tales Ingenieros y Agente, la variación no podrá efectuarse. La solicitud de los Contratistas sobre el particular será puesta inmediatamente en conocimiento del Gobierno del Departamento, y á éste se dará cuenta de la resolución de los Ingenieros, antes de su cumplimiento.

Art. 3.º Independientemente de las condiciones establecidas arriba, y en todo caso, los Contratistas se obligan á trazar la línea de tal manera y á suministrar para ella locomotoras de tal especie, que cada una de éstas pueda transportar ó remolcar de Puerto Berrío á Medellín un peso útil (pasajeros y cargas) de cuarenta (40) toneladas en diez horas de marcha.

TITULO II

Ejecución de la plataforma ó calzada.

CAPITULO I

Desmante.

Art. 1.º Los Contratistas se obligan á cortar y tumbiar los árboles y arbustos que se hallen dentro de treinta metros (ó 100 pies ingleses) á uno ú otro lado de la plataforma de la línea, y á arrancar los troncos y malezas y limpiar y desmontar bien el terreno á una distancia que no será menor de 33 pies á uno y otro lado en toda la longitud de la vía, de manera que ésta ofrezca un pasaje libre de obstáculos en todo su trayecto.

Art. 2.° El desmonte deberá ser hecho de manera que mantenga la plataforma de la vía definitivamente libre.

Art. 3.° Este desmonte deberá extenderse en todo lugar donde lo exijan las necesidades de la construcción, sea en cualesquiera obras de arte ó en estaciones con sus accesorios y esto en los límites suficientes para garantizar la completa seguridad de tales trabajos ó construcciones.

CAPÍTULO II

Terraplenes y calzadas.

Art. 1.° Bajo el nombre de terraplenes y movimientos de tierra se comprenden todas las excavaciones ó cortes de terrenos y todos los llenos con tierras necesarias para construir la plataforma, además todos los llenos ó excavaciones para las vías de reflujo ó cambios de vías, establecimiento de estaciones con sus vías y apartaderos, desviación ó cruzamiento de vías ó de ríos, excavaciones para cimientos de puentes, viaducto, acueducto, drenes y canales de desagües, zanjás, acequias, en una palabra, todos los movimientos de tierra necesarios para ejecutar los planos y secciones adoptados para la línea y verificar la conclusión de una obra completa y durable.

Art. 2.° La anchura de la plataforma al nivel de su formación será de 10 pies ingleses, á lo menos en los terraplenes, y de 11 pies en las excavaciones ó cortes. Esta anchura del nivel de la vía se medirá en las faldas ó cuchillas sin incluir el talud de las tierras excavadas hasta el terreno virgen. Cuando sea necesario ocupar parte del talud, éste será revestido y el terreno convenientemente preparado en escalones, para afirmar la carga.

Art. 3.° Los taludes de los terraplenes hasta 20 pies de altura tendrá la inclinación máxima siguiente sobre el plano horizontal:

Arena, 30°. Tierra vegetal, 35°. Cascajo, 40°. Tierra compacta, 42°. roca, 45°.

Por cada aumento de 10 pies de altura se disminuirá la inclinación un 3 por 100 para cada clase de terraplén.

Art. 4.° En las excavaciones ó cortes las escarpas tendrán siempre las siguientes excavaciones máximas:

En los derribos ó cortes de menos de 5 pies de altura.

Roca, 90°. Tierra, 80°.

Cuando la estratificación natural hacia la vía presentare mayor inclinación, las escarpas se establecerán con esta última.

En las excavaciones ó cortes menores de 15 pies, las inclinaciones mayores serán:

Roca, 85°. *Peña boba* fina, 75°. *Peña* descompuesta, blanda, 60°. Gredas y tierras ligeras, 45°.

Por cada aumento de 10 pies de altura la inclinación se disminuirá en 2° para roca y en 5° para los demás casos; aumentándose así el declive de la escarpa ó disminuyendo, según el caso.

Art. 5.° En las construcciones que exijan movimientos de tierras los Contratistas podrán *ad libitum* emplear las tierras excavadas en los terraplenes, ó proceder por vía de préstamos ó depósitos. Cuando se emplee este último método, las tierras deberán ser tomadas ó colocadas, según el caso, de manera que no sufra detrimento la vía.

Art. 6.° Si la cantidad de tierras necesarias para un terraplén excede la extraída de una excavación ó corte, el préstamo de ellas podrá hacerse ensanchando la sección ó disminuyendo la inclinación de las escarpas, sin dar á éstas, en ningún caso, mayores inclinaciones que las impuestas en el artículo 4.° de este capítulo.

Art. 7.° Si se presentaren excedentes en excavaciones ó cortes, las tierras podrán depositarse en el terraplén siguiente, ensanchando la plataforma, pero bajo la expresa condición de observar las prescripciones del artículo 3.° de este capítulo.

Art. 8.° En ningún caso podrán los Contratistas, á causa de insuficiencia de excavaciones, modificar la sección de un terraplén: la anchura prevista por el artículo 2.° y las inclinaciones determinadas por el artículo 3.°, constituyen límites que no podrán sobrepasarse.

Art. 9.° Se establecerán zanjas al pie de cada lado de la vía, exceptuando el lado de las pendientes ó faldas de montañas, en las cuales, como en los terraplenes, bastará establecer una zanja al lado opuesto al valle ú hondonada con canales transversales suficientes.

Estas zanjas tendrán á lo menos 25 pulgadas de profundidad, y su pendiente longitudinal no será menos de $\frac{1}{100}$. Estas condiciones constituyen un mínimum que los Contratistas deberán sobrepasar en cuanto sea necesario para asegurar en todo tiempo la fácil corriente y escarrimiento de las aguas, y por consiguiente, la sequedad del suelo de la plataforma. Este trabajo comprenderá igualmente el establecimiento de todas las regueras ó canales y conductos necesarios para asegurar la salida de las aguas recogidas de las zanjas. En caso de que la zanja se construya al pie de una escarpa movediza, los Contratistas dejarán entre la zanja y la escarpa una berma suficiente, no menor de 1 pie inglés.

El Ingeniero Oficial, de acuerdo con el Ingeniero Residente, podrá exigir á los Contratistas la reforma de las zanjas longitudinales y el aumento y ensanche de las regueras ó canales transversales, si á su juicio fueren insuficientes, dentro de los seis meses posteriores á la construcción y entrega de cada sección de camino.

TITULO III

Obras de arte.

CAPÍTULO I

Albañilería. Condiciones generales.

Art. 1.° Todas las obras de mampostería, de mazonería y de albañilería en general, se construirán con los mejores materiales que se hallen en la región donde se ejecuten los trabajos.

Art. 2.° Al Ingeniero Oficial se le presentarán muestras de todas las clases de piedras que se pretenda usar, para que él designe cuáles autoriza que deban emplearse.

Art. 3.° Las dimensiones de todas las obras de albañilería deberán ser conformes con los planos entregados y sometidos al Ingeniero Oficial y aprobados por él.

Art. 4.° Los cimientos de todas las obras de albañilería deben tener una profundidad suficiente para dar base firme á la obra, y dimensiones convenientes para contenerla tal como esté prevista y descrita en los planos, y deben corresponder y ser apropiados á la naturaleza del subsuelo en que se establezcan.

Art. 5.° Los Contratistas se obligan á tomar todas las medidas necesarias para asegurar la marcha de los trabajos durante la construcción de toda obra, sea estableciendo revestimientos, estacadas, tablazones ú otras disposiciones convenientes para evitar interrupciones y daños. Harán los trabajos de disecación y consolidación necesarios para dar á la construcción una base firme y durable.

CAPÍTULO II

Condiciones especiales.

Art. 1.° Todas las obras de cal y canto en general serán de los géneros llamados mampostería y mazonería y ejecutadas con piedras ó ladrillos.

Art. 2.° Las piedras empleadas serán de modelo y condiciones convenientes para formar buena trabazón y conexión entre sí, bien colocadas. Ellas serán desbastadas y colocadas con trabas convenientes y con suficiente baño de mortero ó cal.

Es prohibido el empleo de piedras redondas.

Art. 3.° Las hileras de piedras se arreglarán á nivel con baldosas de piedras de tizón en cantidad suficiente para asegurar la perfecta estabilidad de la obra.

Art. 4.° Los morrillos no tendrán menos de un pie de cola.

Art. 5.° Cada hilera se limpiará y se le echará lechada antes de colocar la hilera que deberá ir superpuesta. Las junturas verticales se trabarán, montando una sobre otra, á lo menos 4 pulgadas.

Art. 6.° Los morrillos empleados en las bóvedas tendrán sus caras ó fases talladas á martillo según la forma de las cimbras sobre las cuales deben colocarse convenientemente arregladas para formar los arcos.

Art. 7.° Las piedras que cierren los arcos serán bien labradas y pulidas, tendrán la mejor cola posible y se unirán con argamasa por todas partes.

Art. 8.° Las caras exteriores no podrán presentar hoyos ni proyecciones que pasen de 4 pulgadas.

Art. 9.° Los ángulos se harán con piedra picada.

Art. 10. Los ladrillos que se usen serán los mejores que se consigan en el país, bien amoldados, enteros, sin rajaduras ni rebabas y que sean sonoros, bien cocidos y no vitrificados.

Art. 11. A solicitud de los Contratistas el Gobierno les suministrará terrenos para la fabricación, cocción y depósito de ladrillos. Estas concesiones serán siempre temporales, y para su adquisición deberán los Contratistas conformarse con las prescripciones del artículo 5.°, Capítulo I, Título I, que deberán llenar oportunamente.

Art. 12. La mampostería de ladrillos se hará con material uniforme y se mojarán á medida que se vayan colocando, é irán ajustados con argamasa por todas partes. Las junturas y lechadas tendrán á lo sumo un centímetro de espesor.

Art. 13. Las argamasas se compondrán de cal ó cemento de la mejor calidad y de arena en las proporciones que indique el Ingeniero Oficial. La mezcla será tan perfecta que no se distingan la arena de la cal ó del cemento.

Art. 14. Las argamasas se usarán á medida de su preparación. Las que se hayan dejado endurecer serán rechazadas.

Art. 15. Los trabajos de mampostería de piedra seca no se emplearán sino en muros pequeños de contención, cuya altura sea menor de 12 pies, en revestimientos de escarpas y taludes y para establecer pequeños conductos de drenes, que no se hallen á más de 8 pies de profundidad.

Art. 16. No se emplearán en esta clase de trabajos de albañilería más que piedras de buena forma y calidad, con lados ó caras aplanadas que asienten convenientemente. Quedarán excluidas las piedras redondas. Las paredes se construirán con piedras de un pie cúbico á lo menos, pero en los rellenos se podrán usar piedras de menores dimensiones.

CAPITULO III

Obras.

Art. 1.° Los trabajos de albañilería y cal y canto se dividen en cuatro clases:

- a) Mampostería y mozonería de puentes y viaductos.
- d) íd. íd. de acueductos.
- e) íd. íd. de muros de revestimiento.
- b) íd. íd. de alcantarillas, drenes y muros de contención.

Art. 2.° Los proyectos de puentes y viaductos se remitirán al Ingeniero Oficial, al tenor del artículo 4.°, capítulo I, título I, esto es, en la forma que allí está prevista, y deberán ser aprobados de él. Todos los trabajos de mampostería deberán ser ejecutados en mazonería de sillería ó ladrillos, según el título III, capítulo II, artículos 1.° á 15.

Art. 3.° Todos los estribos de puentes y viaductos contendrán muros en alas cuyo trazado se determinará de acuerdo con el Ingeniero Oficial y según los planos presentados.

Art. 4.° Los estribos y pilares de los puentes deberán elevarse 4 pies, á lo menos, arriba del nivel de las crecientes más altas conocidas.

Art. 5.° Si se sabe que los ríos que se atraviesan arrastran en sus lechos troncos de árboles, ú otros elementos peligrosos, los Contratistas se obligan á establecer obras de defensa que garanticen y protejan las obras de arte.

Art. 6.° Los arcos se construirán según las reglas del arte y con las prescripciones descritas anteriormente. Los puentes y viaductos de mampostería serán provistos de pretilos.

Art. 7.° En todos los arcos el espesor ó profundidad de la clave no será menor de $1\frac{1}{2}$ 24 con relación á la abertura, ó sea $3\frac{1}{2}$ 48.

Art. 8.° Las cimbras de los arcos se quitarán con grandes precauciones, evitando el deterioro de los arcos al aflojar las esquinas. Estas se construirán bien y tendrán la misma inclinación superficial á ambos lados.

Art. 9.° La carga ó relleno de los riñones de los arcos ó bóvedas no se hará sino después de quitar las cimbras.

Art. 10. Las partes bajas ó interiores de los arcos se cubrirán con dos capas de argamasa hidráulica ó cemento de espesor y calidad tales que la superficie, después de aplicadas aquéllas, sea tan perfectamente lisa é igual que no ocrezca grietas, partes salientes ni defecto alguno.

Art. 11. Los acueductos tendrán sección suficiente para permitir el fácil y rápido paso de las aguas. Su abertura mínima será de $1\frac{1}{2}$ pies y deberá ofrecer todas las condiciones de durabilidad deseable.

Art. 12. Los acueductos se compondrán de dos muros verticales de

piedra plana hasta la anchura de 3 pies más allá de los pequeños arcos, ó en otra forma apropiada que sea aprobada por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial. Los acueductos serán embaldosados ó pavimentados donde el terreno lo requiera.

Art. 13. La altura de los pilares de los acueductos deberá exceder 3 pies en altura al nivel de las mayores crecientes conocidas.

Art. 14. Si los acueductos fueren construídos con piedras planas, deberán reposar sobre los pilares de las cubiertas, á lo menos medio pie. En caso de revestir con piedra ú otro método semejante, se tomarán precauciones para evitar la introducción de cuerpos extraños.

Art. 15. Pero si se cubren con arcos se observarán todas las reglas relativas á esta clase de trabajos.

Art. 16. El embaldosado ó piso de los acueductos tendrá un espesor suficiente que no baje de 12", y se hará por el sistema de piedras ajustadas unas á otras, cuyos intervalos se llenarán con piedras y cascajos pisados.

Art. 17. Los muros de revestimiento y de apoyo se harán de manera que su altura impida todo movimiento de las tierras que amurallan ó retienen y con un espesor tal que puedan resistir á la sobrecarga que le será impuesta además de la carga moveliza.

Art. 18. Las dimensiones exactas de este género de muros se someterán siempre á la aprobación del Ingeniero del Gobierno, conforme á las prescripciones de los parágrafos *b* y *c*, artículo 3.º, capítulo 1.º, título 1.º

Art. 19. Si por alguna circunstancia los muros tuvieren que elevarse hasta la altura del nivel de formación, su anchura en la cima no podrá nunca incluirse en el cómputo del ancho de la plataforma.

Art. 20. Donde el terreno lo permita se dará á los muros de revestimiento y apoyo un relej (escarpa hacia arriba) por lo menos igual á $\frac{1}{12}$ de la altura. La anchura de estos muros con la cresta en ningún caso será menor de 2 pies ingleses, si fuere de morrillo, ó el ancho de dos ladrillos si se construyeren con estos materiales.

Art. 21. Siempre deberán dejarse en los muros de apoyo desagüaderos ó caños con pendiente de $\frac{1}{2}$, para dejar libre salida al agua de los rezumos; y cuando fuere necesario se establecerán zanjas detrás de los muros para servirles de desagüe.

Art. 22. Todo muro deberá cubrirse con una capa de argamasa ó cemento, cuya superficie después de acabada de cubrir quede lisa y no presente hoyos ni puntas salientes. Antes de aplicar esta argamasa, las juntas serán cubiertas con lechada convenientemente y se mojará la superficie para asegurar á la argamasa una adherencia perfecta. Esto se refiere á la superficie horizontal ó caballete.

Art. 23. *Alcantarillas y muros de contención y revestimiento.*—Estos trabajos podrán ejecutarse bajo las condiciones previstas en los artículos

15 y 16, capítulo 2.º, título 3.º, cuando la naturaleza de la escarpa no exigiere el empleo indispensable de la cal ó cemento.

Si las alcantarillas se encuentran á una profundidad mayor de ocho pies, ó si los muros de contención tienen más de 12 pies de altura, se construirán de acuerdo con los artículos 11 á 17. Los desagües colocados á mayor profundidad podrán ser constituidos por medio de tubos de barro comprimido (atanores ó drenes).

Art. 24. Cuando un desagüe vaya á desembocar al flanco ó pendiente de una colina ó de un corte, las aguas se conducirán hasta el pie de la pendiente por una cañería embaldosada ó con mampostería.

CAPITULO IV

Túneles.

Art. 1.º Comoquiera que el trazo impondrá la obligación de erigir túneles, éstos deberán tener un ancho minimum de 12 pies y una altura no menor de 13 desde el nivel superior de los rieles hasta la clave de la bóveda.

Art. 2.º Estas dimensiones deberán conservarse en toda la extensión del túnel cuando la fortaleza é inalterabilidad de la roca no requieran revestimiento de las secciones.

Art. 3.º En caso de que la roca no tenga las cualidades dichas ó cuando su naturaleza ó estratificación hagan temer derrumbes ó hundimientos, la sección se revestirá con piedra ó ladrillo, y en este caso tal revestidura deberá ser suficientemente capaz para garantizar la seguridad de la obra, sin reducir las dimensiones en los límites prescritos para la anchura y altura del túnel.

Art. 4.º Estos trabajos de mampostería de las revestiduras se harán conforme á las especificaciones generales y especiales fijadas para las clases respectivas.

Art. 5.º El espacio comprendido entre la revestidura y la excavación se rellenará sólidamente con piedras ú otros materiales bien picados.

CAPÍTULO V

Pilotes para los cimientos y puentes.

Art. 1.º En los terrenos en donde falte estabilidad en el subsuelo, los cimientos descansarán sobre construcciones soportadas con pilotes. Tanto en estos trabajos como en los de construcción de puentes de hierro y viaductos, no se permitirán pilotes que no sean de hierro.

Art. 2.º Los pilotes estarán provistos de un tornillo helicoidé ó enterrados á maza.

Art. 3.° En el primer caso los pilotes deberán atornillarse hasta donde sea posible, ó hasta una profundidad tal que la resistencia que hagan los pilotes y tornillos sea suficiente para que no se muevan con el peso de las obras que deben sostener ni con el peso rodante que deberán soportar.

En el segundo caso los pilotes serán provistos en su base de una pieza de madera dura, calzada en la extremidad con una punta de hierro. Los pilotes de esta clase se enterrarán á 10 pies por lo menos del nivel del terreno, y hasta que la extremidad y parte de hierro del pilote en su frotamiento contra la tierra ofrezcan la resistencia prevista. La madera, en una palabra, no debe intervenir sino para facilitar la acción de la maza, sin cooperar á la realización de la resistencia exigida.

Art. 4.° Los pilotes se clavarán verticalmente, con toda exactitud, en los sitios que se requieran, y una vez clavados firmemente se cortarán á la altura conveniente para recibir los capiteles sobre los cuales se hará la construcción.

CAPITULO VI

Planchas metálicas

Art. 1.° Las planchas metálicas deberán estar provistas de puentecillos ó placas colocadas á una distancia mínima de 3 pies entre ellas y en toda la extensión de un lado á otro de la obra.

Art. 2.° Las planchas de menos de 20 pies de largo serán hechas con soleras laminadas repartidas convenientemente y soportadas por pilares encajinados por el sistema Vignole.

Los puentes de menos de 50 pies de largo se construirán con vigas ó tirantas de hierro batido remachadas.

Las planchas de más de 50 pies de largo se harán por el sistema de enrejados y medio enrejados.

Art. 3.° Todos los materiales, hierro ó acero, que elijan los Contratistas y que sirvan para la construcción de las planchas metálicas, deberán ser de primera calidad.

Art. 4.° Conforme al artículo 4.°, capítulo 1.°, título 1.°, los Contratistas tendrán que presenstar al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial un proyecto detallado para cada una de esas obras.

Art. 5.° La provisión se hará según pliego de cargos especial dirigido por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial.

Este pliego de cargos determinará las condiciones que deberán tener los distintos elementos y las pruebas á las cuales se someterán antes de su aceptación y recibo. Tales condiciones serán las mismas que las adoptadas en lo general por grandes compañías europeas para obras análogas y que hayan resistido para un tráfico á lo menos diez veces superior al presumible en el ferrocarril de Antioquia.

TITULO IV

Superestructura.

CAPÍTULO I

La vía. — Rieles.

Art. 1.° Los rieles del tipo llamado Vignole ó americano serán empleados en toda parte de la línea que decreten así el Agente Oficial y el Ingeniero Consultor, ó en toda su totalidad si así lo exigiere éste, y en todo caso ocuparán las secciones más expuestas de ella.

Art. 2.° El riel corriente será de acero Bessemer, de primera calidad en todo, y pesará por lo menos 45 libras por yarda.

Art. 3.° Su provisión, lo mismo que la de las otras partes metálicas de la vía, especialmente las eclisas, se hará conforme á un pliego de cargos especial decretado por el Agente Oficial y el Ingeniero Consultor. Este pliego de cargos determinará las pruebas de resistencia á que se someterán los materiales. Estas pruebas estarán acordes con las adoptadas para los rieles del mismo peso en los caminos de hierro análogos.

Art. 4.° En las porciones de vía que exijan un esfuerzo permanente de tracción más considerable, los Contratistas se obligan á adoptar un *armamento* ó equipo en relación con tales exigencias. Estas porciones se determinarán de común acuerdo entre los Contratistas, el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial desde el momento en que sean depositados los planos definitivos previstos en el artículo 3.° a, capítulo I, título I.

Art. 5.° Las traviesas serán de madera del país de buena calidad, aprobada por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial, en vista de muestras que le suministrarán los Contratistas.

Art. 6.° En todo lo posible estas maderas se cortarán en las épocas más favorables que indique la experiencia local, y no se colocarán en la obra sino seis meses después de cortadas.

Art. 7.° Las traviesas serán rectas, sanas y cortadas en el corazón del árbol, sin corteza ni albura.

Art. 8.° Las traviesas se colocarán bien perpendicularmente á la vía y repartidas de manera que aseguren el máximun de estabilidad de ella, en número no menor de 2,000 por millas.

Art. 9.° Todas ellas tendrán, por lo menos, las siguientes dimensiones:

Largo: 6 pies, 6 pulgadas (inglesas);

Ancho: 8 pulgadas

Grueso ó espesor: $4\frac{1}{2}$ pulgadas.

Art. 10. En los cambios de vías y en las bifurcaciones la longitud de las traviesas se aumentará de manera que ambas vías ó el conjunto del sistema descansen sobre una sola traviesa hasta el punto en donde el espacio de los rieles permita usar de dos traviesas de su longitud total ó normal.

Art. 11. La sección ó tamaño de las traviesas en los puntos de gran resistencia se aumentará en proporciones suficientes para asegurar la estabilidad de la línea.

Art. 12. Cada riel se fijará á las traviesas por medio de dos grapas de longitud de menor de 1.5 en proporción con la altura del riel y con una cabeza cuadrada cuyo lado tendrá á lo menos 0.6 de la altura del riel.

Art. 13. Los rieles se unirán entre sí por medio de eclisas de acero dulce ó pudlé, adaptadas á la forma del riel y de dimensiones tales que asienten y ajusten encima de las dos traviesas entre las cuales se hallará la juntura de los rieles.

Art. 14. Estas eclisas se fijarán á cada uno de los dos rieles por dos pernos.

Art. 15. Los pernos que se empleen en la vía deberán tener un diámetro por lo menos de 0.175 de la altura del riel, y estarán provistos de roscas y truercas. Su longitud será la suficiente para que una vez atornilladas las tuercas, los pernos sobresalgan media pulgada.

CAPÍTULO II

Establecimiento de la vía.

Art. 1.° Los rieles se fijarán sobre las traviesas en la forma indicada arriba, pero conservándolos á una inclinación no menor de $\frac{1}{8}$ de su altura, hacia el centro ó interior de la vía.

Art. 2.° Las escopleaduras que se hagan á las traviesas para obtener esa inclinación serán bien exactas con los modelos ó patrones, y la superficie de su faz bien plana y lisa.

Art. 3.° Las grapas no se colocarán una en frente de otra sino en zigzag, y se clavarán totalmente y á plomo para que sus cabezas ajusten bien sobre la base ó *patín* de los rieles.

Art. 4.° Las junturas de los rieles se colocarán en el espacio comprendido entre dos traviesas consecutivas y perfectamente enfrente una de la otra en ambos lados de la línea.

Art. 5.° Cada riel tendrá dos agujeros en cada extremidad, cuyas dimensiones coincidan exactamente en sus disposiciones con los agujeros de las eclisas, y de tamaño suficiente para la colocación fácil de los pernos.

Art. 6.º Las eclisas se colocarán de ambos lados de las junturas, interior y exteriormente, y se apretarán contra los rieles de manera que éstos queden afirmados con precisión y bien ajustados.

Art. 7.º En donde haya necesidad de escopleaduras las traviesas tendrán un grueso ó espesor mayor que el de $4\frac{1}{2}$ pulgadas, señalado como minimum.

Art. 8.º En las curvas de la vía los rieles deberán ser arreglados con la curvatura conveniente, y uniformes antes de ser colocados en la obra.

Art. 9.º Los rieles se colocarán en las curvas de manera que la junta de un lado de la vía esté con respecto á la del otro lado sobre la misma normal de la curva.

Art. 10. Terminada que sea la vía deberá hallarse por completo de acuerdo con las señales ó piquetes de localización y demarcación, y su nivelación corresponderá perfectamente al trazo. La separación de los rieles en la alineación será de tres pies ingleses.

Art. 11. Los Contratistas se obligan á hacer observar en el establecimiento de la vía todas las precauciones usuales ó habituales, tales como la separación de los rieles, en vista de la dilatación, la mayor elevación de los rieles exteriores en las curvas, la igualación de la mayor elevación en las rampas y en las pendientes suaves, el ensanche de la vía en las curvas; y todo esto conforme á las indicaciones de las fórmulas prácticas universalmente adoptadas en la materia.

CAPÍTULO III

Accesorios de la vía.

Art. 1.º Para los distintos accesorios de la vía que se especifican en el presente capítulo, los Contratistas se obligan á someter planos detallados al Ingeniero Consultor y al Ingeniero Oficial para su aprobación, tres meses antes de su colocación en la obra.

Art. 2.º Para la provisión de estos accesorios los dichos Ingenieros formularán un pliego de cargos especial.

Art. 3.º Las agujas desiguales y contracarriles para los cambiavías se construirán con rieles, de acero normales, idénticos á los empleados para la vía, como riel y contrarriel. Las agujas serán adelgazadas en sus extremos, procurando acomodarlas bajo la seta de los carriles, para evitarles daños con la presión que sufren, y guardarán la misma inclinación de $\frac{1}{16}$ de los rieles. El paso de la vía oblicua, por su disposición, se efectuará por la presión que imprimirá á la aguja el reborde de la primera rueda, ó la palanca de que se tratará, si la marcha se verifica en sentido opuesto.

Art. 4.º Las agujas y contracarriles se colocarán sobre una plancha continua, la cual á su vez reposará sobre las traviesas.

Art. 5.° Las agujas se manejarán por medio de palancas de contrapeso, las cuales se unirán mecánicamente á unos discos con linternas que girarán con el movimiento de la palanca.

Cuando las dos vías para el cambio sean curvas desde su unión, las agujas serán de igual longitud.

Art. 6.° *Cruzamiento y paso de vías.*—Los dos carriles que se cruzan, formando el *corazón* del cruzamiento, serán de acero fundido ó pudlé, presentando la misma sección que los rieles normales, y para impedir descarrilamientos y sacudimientos se protegerán colocando contracarriles.

Art. 7.° La juntura del riel con los corazones de cruzamiento se hará soldándolos entre sí, ó uniéndolos exteriormente á las eclisas é interiormente por medio de conexiones cuneiformes.

Art. 8.° Las placas giratorias tendrán dimensiones y resistencia suficientes para cargar las locomotoras más grandes con sus *tenders*.

Art. 9.° Las placas giratorias se calcularán como si los ejes ó pivotes llevasen la carga total. Las extremidades de esas plataformas serán fuertemente encajonadas, y descansarán sobre ruedas de diámetro amplio y capaz, que girarán sobre una vía establecida sobre su base de mampostería. La crapodina, sostenida por la pieza central de hierro fundido, estará dispuesta de manera que el punto de suspensión sea de fácil acceso. El manejo de las placas giratorias se hará por medio de cerrojos que giran al rededor de un eje horizontal, que caen por sí solos cuando el carril está en la prolongación de la vía, y que se introducen en cuatro rebajos situados en los segmentos que forman el círculo de circunvalación de la parte fija, unidos por bridas y clavijas, y los rebajos dispuestos oblicuamente á la circunferencia de la placa. Esta será cubierta con planchas de hierro batido y estriadas entre los rieles. Los cimientos del pivote central y del círculo giratorio se caidarán esmeradamente, y se harán con mampostería de morrillos, lo mismo que el revestimiento del foso.

Art. 10. Los depósitos de agua se colocarán á la altura conveniente y se construirán con hierro batido remachado, en tamaño suficiente para contener á lo menos el agua necesaria para el servicio durante ocho días.

Estos tanques serán alimentados por acueductos de tubos convenientes con las mejores condiciones posibles para los Contratistas, ó alimentados por turbinas ó bombas de vapor. En este último caso, además de la bomba de vapor se instalará una bomba de volante como repuesto en caso necesario.

CAPITULO IV

Balaste.

Art. 1.° El balaste de la vía se colocará sobre toda la anchura de la formación, por medio de los mejores materiales que se consigan en el país para ese objeto.

Art. 2.º La cantidad del balaste empleado por milla después del relleno definitivo, no será inferior á 1,500 yardas cúbicas.

Art. 3.º El balaste inferior á las traviesas no podrá contener elementos de dimensión mayor de 4 pulgadas cúbicas; y entre las traviesas no podrán ser mayores de dos pulgadas cúbicas, ni menores al tamaño de un guisante, salvo el caso de que se emplee arena.

Art. 4.º En ningún caso se admitirá tierra como balaste.

Art. 5.º El balaste subirá en medio de la vía hasta el nivel superior de las traviesas y bajo los rieles $1\frac{1}{2}$ pulgada más abajo que su parte inferior ó patín, de modo que el reborde de las ruedas no le alcance. De ahí descenderá en pendiente dulce hasta el perfil adoptado definitivamente por los Contratistas con aprobación del Ingeniero Residente y del Ingeniero Oficial.

Art. 6.º Este perfil adoptado no podrá modificarse sino en casos de fuerza mayor reconocidos por ambas partes, con especialidad en los túneles y excavaciones en roca, en donde el balaste estará detenido entre el ancho de las traviesas y retenido por mamposterías.

CAPITULO V

Pasos á nivel.

Art. 1.º En los lugares donde la vía cruce algún camino, se usará un contrarriel sobre un ancho á lo menos de doce pies á uno y otro lado del eje de la vía ó camino.

Art. 2.º Los rieles y contrarrieles se colocarán sin sobresalir ni hundirse del nivel del camino.

Art. 3.º El cruzamiento á nivel de la vía férrea con el camino será arreglado por medio de una rampa ó de una pendiente de anchura no menor de veinticuatro pies, que no exceda el término medio de los desniveles de éstas.

Art. 4.º La parte de camino entre los rieles será pavimentado con los mejores materiales que se consigan en la vecindad. Este pavimento se extenderá á quince pies de cada lado de la vía y sobre toda la anchura del contrarriel y de las pendientes y rampas arregladas.

En los cambios, cruzamientos y pasos de vías, los rieles se pondrán sobre traviesas más inmediatas que en la vía general y sujetos en toda la longitud de aquéllas á largueros ensamblados sobre ellas, de modo que el todo forme una invariable y sólida armazón.

CAPITULO VI

Señales.

Art. 1.º Por dondequiera que sea necesario afianzar la seguridad del tráfico y su facilidad, se establecerán señales.

Art. 2.º Estas señales, del sistema Saxby ú otro, serán análogas y tan eficaces como las que se usan en las grandes vías férreas de Inglaterra.

TITULO V

Estaciones

CAPITULO I

Disposiciones generales.

Art. 1.º Los Contratistas se obligan á establecer á lo largo de la vía en los lugares que se convenga entre ellos y el Gobierno, de común acuerdo, y á medida que lo demande la construcción de la vía, las estaciones siguientes:

- 1.º, 2 estaciones de primera clase.
- 2.º, 1 — de segunda clase.
- 3.º, 7 — de tercera clase.

Art. 2.º Las estaciones se erigirán en lugares planos en cuanto sea posible. Las pendientes de las vías, que no sean de maniobra, no podrán exceder:

Para una estación y apartadero de primera clase, $\frac{1}{80}$.

Para las de segunda y tercera, $\frac{1}{60}$.

Art. 3.º Las vías en las estaciones estarán separadas á lo menos seis pies.

Art. 4.º Los Contratistas deberán someter á la aprobación del Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial los proyectos detallados de cada estación, tres meses antes de dar principio á su construcción, y tales proyectos contendrán:

1.º Un plano á la escala de $\frac{1}{800}$ que indiquen las vías, los muelles, los edificios y su disposición interior, lo mismo que su acceso;

2.º La elevación de los edificios á la escala de $\frac{1}{100}$; y

3.º Una exposición justificativa de las principales disposiciones del proyecto.

Art. 5.º Todos los edificios de las estaciones se harán con materiales del país ó de hierro, ó bien de hierro y madera, á juicio del Ingeniero Oficial y el Residente.

La arquitectura guardará relación con la importancia de la estación y la de la localidad que se sirva, y los arreglos interiores y mueblaje serán lo más confortablemente posible.

CAPITULO II

Estaciones de primera clase.

Art. 1.º Las estaciones de primera clase (Medellín y Puerto Berrío) comprenderán un desarrollo total de la vía de dos millas por lo menos, con todos los accesorios necesarios.

Los edificios se compondrán:

1.º De un edificio principal con suelo y entresuelo rodeado de una verja espaciosa, que contendrá: oficina para la distribución de tiquetes; salón para equipajes; dos salones de espera; una oficina para el jefe de la estación y una oficina telegráfica. Estará rodeada de una acera en todo el ancho de la verja, que no será menor de quince pies en el interior de la estación y que se extenderá hasta la primera vía. Este edificio deberá contener para sus diversas oficinas y salones un mueblaje confortable y suficiente para lo que se destine.

2.º Reservados y gabinetes de *toilette* para señoras, instalados con todo lo necesario, especialmente tanques de agua, para asegurar perfecta comodidad y limpieza.

3.º Reservados para hombres con las mismas condiciones.

4.º Dos almacenes para mercancías, uno para recibo y otro para despacho, de dimensiones capaces para el buen servicio, de acuerdo con el material rodante de la línea y cuya superficie no sea menor de 1,200 yardas cuadradas. Estos almacenes llevarán plataformas cuyo ancho llegue hasta la orilla de la vía, para asegurar la rapidez y facilidad de las operaciones. El entresuelo ó piso de los almacenes quedará al mismo nivel que las plataformas. Estas plataformas, lo mismo que los pisos ó entresuelos, se construirán de modo que puedan sostener un peso permanente de dos toneladas por yarda cuadrada.

5.º Un cobertizo ó cochera de hierro para locomotoras, de una longitud suficiente para abrigar seis locomotoras con sus *tenders*. Este edificio llevará aberturas de ventilación suficientes para el escape del humo y del vapor. Entre los rieles habrá fosos de trabajo y limpieza de dos y medio pies de profundidad arreglados con conductos subterráneos. Al rededor de cada locomotora habrá un espacio suficiente para su servicio. La disposición del cobertizo para locomotras será tal que permita fácil comunicación con los trenes de viajeros.

El edificio podrá disponerse en forma de segmento de círculo para hacer parte de un edificio anular que se completará á medida de las nece-

sidades, ó se compondrá de un edificio rectangular con dos vías separadas por una distancia no menor de quince pies, y relacionadas con las vías principales bien directamente ó bien por un medio especial aprobado por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial.

6.º Una cochera ó cobertizo capaz para guardar carros de viajero.

7.º Un lugar para lámparas.

8.º Un taller de reparaciones con todos los útiles necesarios para hacer las que se presenten con la mayor rapidez.

9.º Un depósito para agua con capacidad de 5,000 galones.

10. Una plataforma giratoria.

CAPITULO III

Estaciones de segunda clase.

Artículo único. Las estaciones de segunda clase comprenderán un edificio análogo al previsto para la de primera clase, con sus accesorios, pero reuniendo la oficina de tiquetes con la de telégrafos. Bastará un salón de espera. Un cobertizo para tres locomotoras. Un depósito para agua, de capacidad de 2,500 galones. Una plataforma giratoria, y por lo menos dos cambios de vías. Los almacenes iguales á los de las estaciones de primera clase, y el desarrollo de los rieles en el conjunto de las instalaciones no será menos de media milla.

CAPITULO IV

Estaciones de tercera clase.

Artículo único. Las estaciones de tercera clase comprenderán un edificio para pasajeros compuesto de un salón de espera con puertas y postigo ó ventanilla para expendio de billetes anexa á la de telégrafos y el jefe, sala de equipajes, reservado, aceras y baranda, todo en proporción á la importancia presumible de la estación.

Un almacén para mercancías, cuya superficie no sea menor de 300 yardas cuadradas, y un depósito para agua, con capacidad para 1,000 galones.

TITULO VI

Material rodante.

Art. 1.º Se suministrará para la vía un material rodante, además del existente, que comprenderá como mínimum lo siguiente:

12 locomotoras para pasajeros y cargas.

- 4 locomotoras para la construcción.
- 4 carros para pasajeros, de primera clase.
- 4 carros para pasajeros, de segunda clase.
- 4 carros mixtos para pasajeros, de primera y segunda clase.
- 20 carros para pasajeros, de tercera clase.
- 50 vagones ó carros cubiertos para mercancías.
- 50 carros comunes.
- 20 vagones ó carros de plataformas.
- 50 carros para minerales.
- 10 carros para animales.
- 10 carros para maderas.
- 4 carros para maderas y equipajes.
- 4 carros de breque ó freno, los más modernos.
- 4 carros para inspectores.

Si terminada la línea se considerare insuficiente este material rodante, el Gobierno, previo dictamen favorable del Ingeniero Oficial, tendrá derecho á aumentarlo convenientemente, tomando para ello el valor de su importe de los productos líquidos del Ferrocarril.

Art. 2.º Este material especificado será suministrado por medio de un pliego de cargos arreglado en sus detalles por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, y tal pliego con sus planos y perfiles suficientes se presentará al Gobierno para su aprobación y no podrá ser definitivo sino tres meses después de presentado.

Art. 3.º Este material será semejante en todos sus puntos principales al material empleado para ferrocarriles análogos en Europa, y si fuere necesario, se modificará para adaptarlo mejor á las condiciones climatológicas del país.

TITULO VII

Telégrafos.

Art. 1.º Se establecerá en toda la extensión de la vía una línea telegráfica:

Art. 2.º Este telégrafo se construirá con alambre galvanizado de Barene, de Birmingham, número 8, colocado en postes con sus respectivos aisladores.

Art. 3.º El espacio de poste á poste no será mayor de 250 pies, y el diámetro de cada poste no será menor de 6 pulgadas; su altura será de 20 pies arriba del suelo y su parte enterrada no será menor de 4 pies.

Art. 4.º Los postes serán de la mejor madera que se consiga en el país.

Art. 5.° Los postes se colocarán verticalmente en las rectas y con cierta inclinación racional en las curvas. Dondequiera que se juzgue necesario serán reforzados convenientemente.

Art. 6.° La línea se comunicará con las distintas oficinas telegráficas, las cuales serán provistas de los aparatos necesarios comprados á los mejores fabricantes.

TITULO VIII

Accesorios diversos.

Art. 1.° En Puerto Berrío se construirá un muelle sólido de primera calidad y extensión suficiente para la carga y descarga de tres vapores, á lo menos, al propio tiempo, y en su forma será semejante á los de Barranquilla. Los materiales que se empleen en su construcción serán de la misma solidez y con las condiciones especificadas en las demás obras del Ferrocarril.

Art. 2.° En todos los cambios de vía que sea necesario establecerse construirán casas de tres piezas y cocina, sólidas y suficientes para los empleados de las secciones de la empresa.

Art. 3.° Todos los cambios de vías, inclusive los de las estaciones, se comunicarán entre sí por medio de aparatos telefónicos, sin perjuicio de las señales que deben establecerse, según capítulo VI, título IV.

Art. 4.° En todos los lugares donde se juzgue necesario, especialmente en las extremidades de toda línea, bien sea accesoria ó principal, se establecerán postes de contención de resistencia suficiente para evitar accidentes.

Art. 5.° En los lugares necesarios se establecerán ambulancias para atender bien y cuidadosamente los enfermos que haya entre el personal de peones, empleados, etc.

Art. 6.° Los Contratistas refeccionarán y mantendrán en buen estado de servicio los edificios que el Gobierno les entregue, conforme al contrato de construcción de la vía férrea; y en ese mismo buen estado de servicio los devolverán al Gobierno cuando llegue el caso.

En fe de lo cual se firman dos ejemplares de un mismo tenor, en Medellín, hoy veinticuatro de Septiembre de mil ochocientos noventa y dos.

ABEL GONZÁLEZ.—WILLIAM RIDLEY.—P. p., PUNCHARD, MC. TAGGART, LOWTHER & C.°

Gobernación del departamento de Antioquia.—Medellín, 24 de Septiembre de 1892.

Aprobado.

ABRAHAM GAROIA.

El Secretario de Gobierno, BONIFACIO VÉLEZ. — El Secretario de Hacienda y Fomento, ABEL GONZÁLEZ.

C O N T R A T O

SOBRE EMPRÉSTITO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE
ANTIOQUIA.

Los infrascritos, á saber:

Abel González, como Secretario de Hacienda y Fomento en la Gobernación departamental de Antioquia (república de Colombia), con expresas autorizaciones de la Señoría del Gobernador, por una parte, la que en lo sucesivo se denominará *el Gobierno*; y

William Ridley, como apoderado de la Sociedad inglesa denominada Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o, compuesta de los señores William Charles Punchard, William Mc. Taggart y Francis William Lowther, contratistas de obras públicas, vecinos de Londres y constituídos en Sociedad en la casa número 151 de Cannon Street, por otra parte, la que en lo sucesivo se denominará *los Contratistas*;

Después de considerar:

1.^o Que en 27 de Abril del presente año se firmó en Londres un contrato *ad referendum*, sobre empréstito para la construcción del ferrocarril de Antioquia, entre D. Alejandro Barrientos, Comisionado del Gobierno, y los nombrados señores Punchard, Mc Taggart y Lowther.

2.^o Que por mutuo acuerdo entre los contratantes se ha convenido en modificar ese contrato.

3.^o Que la Ordenanza número 16 de 1888, expedida por la Asamblea departamental de Antioquia, autoriza ampliamente á la Señoría del Gobernador del Departamento para la celebración de un contrato sobre el particular.

4.^o Que el otorgante Ridley tiene también poderes amplios para pactar en este asunto; y

5.^o Que cada una de las partes contratantes ha examinado las facultades de la otra y las ha hallado plenas y en debida forma;

Han convenido en reformar el mencionado contrato *ad referendum*, dejándolo reducido á los propios y precisos términos de las siguientes cláusulas:

I

Los Contratistas se obligan á hacer ó á conseguir un empréstito por la cantidad de libras esterlinas que más adelante se expresan y que se juzgan suficientes por las dos partes contratantes, para la completa construcción del ferrocarril de Antioquia, desde Puerto Berrío, en la ribera izquierda del río Magdalena, hasta la cabecera de la ciudad de Medellín, ó hasta frente á ella, según el contrato que se firma sobre el particular en esta misma fecha.

Con el objeto de que los Contratistas puedan conseguir el empréstito, en caso de que no lo hagan, el Gobierno los autoriza para su contratación, invistiéndolos de todos los poderes y facultades que sean necesarios para ello.

Tanto el empréstito que se haga por los Contratistas al Gobierno como el que aquéllos consigan si no quisieren ó no pudieren asumir la condición de prestamistas, estará sometido á las estipulaciones que se expresan á continuación.

II

El empréstito que se haga ó se consiga se denominará *Empréstito para la construcción del ferrocarril de Antioquia desde Puerto Berrío hasta Medellín*.

III

El monto del empréstito será por la suma real de un millón quinientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.550,000), las cuales ganarán interés de seis por ciento anual, pagadero en moneda de oro y en Londres, conforme á lo pactado en el referido contrato sobre construcción del ferrocarril de Antioquia.

Ese seis por ciento de interés se garantiza y satisface del modo como se acuerda en el contrato que acaba de mencionarse.

IV

El empréstito se verificará en emisiones que no bajen de tres ni pasen de cuatro. Ninguna de ellas excederá de quinientas mil libras esterlinas nominales.

Todo lo concerniente á número de emisiones y cuantía de éstas, se hará de acuerdo entre el Gobierno ó la persona á quien éste apodere para el efecto, y los Contratistas.

Las épocas para esas emisiones serán determinadas por los Contratistas, pero de modo que el producto del empréstito sirva oportunamente para la construcción del Ferrocarril, en el tiempo que para el efecto se ha señalado en el referido contrato sobre el particular.

V

Ninguna emisión del empréstito se efectuará por un tipo de descuento inicial que pase del veinte por ciento. En otros términos y para mayor

claridad: es regla invariable la de que, reconociéndose cien libras esterlinas de empréstito nominal, no recibirá el Gobierno en efectivo menos de ochenta.

VI

El producto de cada emisión del empréstito será entregado por los Contratistas al par de Depositarios que habrá en Londres, según el referido contrato sobre construcción del ferrocarril de Antioquia; Depositarios nombrados así: uno por el Gobierno solo, y otro por los Contratistas, con aprobación del Gobierno.

Dichos Depositarios pondrán en depósito, en un banco ó casa bancaria de Londres, y á su propia é inmediata orden, lo que recibieren como producto del empréstito, y no podrán disponer de ello sino para los siguientes objetos:

1.º Pagar los certificados por trabajo hecho en la vía férrea, ó material suministrado para la misma: todo conforme á lo estatuido en el referido contrato sobre construcción del ferrocarril de Antioquia.

2.º Pagar los gastos por personal y material que demanden las oficinas del Ingeniero Consultor, el Agente Oficial, el Ingeniero Residente, el Ingeniero Oficial, los Depositarios de Londres y los Depositarios de Medellín, conforme al referido contrato.

3.º Pagar las comisiones que en la contratación del empréstito (si no lo hicieren los Contratistas) devenguen los corredores y banqueros que tomen parte en las operaciones.

4.º Pagar el costo de anuncios, impresos, sellos, honorarios de abogados y demás gastos extraordinarios que sea preciso hacer en la contratación del empréstito.

VII

Es bien entendido que si la construcción del ferrocarril de Antioquia costare más del millón y las doscientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.250,000), señaladas como precio que debe pagarse á los Contratistas, éstos no tendrán derecho á reclamar suplemento, aumento de precio ó indemnización alguna del Gobierno, por ese hecho. De igual modo, si la construcción del Ferrocarril costare menos, el Gobierno no tendrá facultad de exigir de los Contratistas rebaja de precio, reembolso ni devolución de ninguna clase, por esa causa.

Pero si del producto líquido del empréstito, hechos los gastos que se especifican en la cláusula inmediatamente anterior, resultare algún sobrante después de pagar el millón y las doscientas cincuenta mil libras esterlinas que se han pactado como precio de la construcción del Ferrocarril, ese sobrante pertenecerá al Gobierno y le será entregado desde luego por los Depositarios de Londres.

VIII

Quede constancia de que los Contratistas se obligan á hacer y terminar completamente el referido ferrocarril de Antioquia, conforme al contrato de esta misma fecha, ya sea con sus propios recursos, ya con los fondos que consigan de otros prestamistas, valiéndose para ello de la autorización que se les da y de los poderes que se les confieren para el efecto. En consecuencia, no se podrá alegar por los Contratistas, en ningún tiempo, como hecho que los excuse de cumplir oportunamente sus obligaciones, la falta de fondos, siempre que por otra parte cumpla el Gobierno con el deber de entregar en tiempo hábil, á los Depositarios de Medellín, las letras y libranzas contra los rematadores de la renta de licores destilados del Departamento, que debe hacer girar dicho Gobierno, según el referido contrato: letras y libranzas cuyo producto se destina principalmente, y en primer término, para el pago de los intereses del empréstito.

IX

Si los Contratistas hicieren el empréstito, queda hipotecada á ellos para el pago del millón y las quinientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.550,000), monto de aquél, y el de sus intereses, la línea férrea, á medida que vaya construyéndose ésta, ó que se la vaya reparando entre Puerto Berrío y Pavas.

Si los Contratistas no hicieren el empréstito, sino que lo consiguieren, quedan autorizados para hipotecar la misma vía férrea á los prestamistas, por el capital nominal que éstos presten y por sus intereses.

Para la mejor inteligencia de esta cláusula, se entenderá que la hipoteca se refiere siempre á la porción del Ferrocarril ó á la totalidad de él, con todos sus accesorios, que hubiere sido construída ó reparada entre Puerto Berrío y Pavas, entregada al Gobierno y recibida por éste.

X

Este contrato no se llevará á efecto sin la expresa aprobación del Excelentísimo Señor Presidente de la República, y será elevado á escritura pública tan pronto como sea refrendado por la Señoría del Gobernador del Departamento. El costo de dicha escritura pública será de cargo del Tesoro departamental.

En fe de lo cual se firman dos ejemplares de un mismo tenor, en Medellín, hoy 24 de Septiembre de 1892.

ABEL GONZÁLEZ.—WILLIAM RIDLED.—P. p., PUNCHARD, MC. TAGGART, LOWTHER & C.º

Gobernación del departamento de Antioquia.—Medellín, 24 de Septiembre de 1892.

Aprobado.

ABRAHAM GARCIA.

El Secretario de Gobierno, BONIFACIO VÉLEZ.—El Secretario de Hacienda y Fomento, ABEL GONZÁLEZ.

CONTRATO NUMERO 81 DE 1892

ADICIONAL AL NÚMERO 80 DEL MISMO AÑO, SOBRE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Los infrascritos, á saber: Baltasar Botero Uribe, Juan P. Gómez y Jorge Bravo, delegados del Gobernador del departamento de Antioquia, según credenciales presentadas á Su Señoría el Ministro de Fomento, por una parte, y por la otra el señor William Ridley, apoderado de la Casa de *Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o*, que la forman los señores William Charles Punchard, William Bell Mc. Taggart y Francis William Lowther, según documentos presentados al señor Gobernador del departamento de Antioquia, declaran: que después de conocer, como recíprocamente conocen, los documentos y credenciales que les otorgan su personería, han convenido en celebrar y celebran por el presente documento el siguiente contrato, como adicional al que fue celebrado y formado entre el referido señor William Ridley, como apoderado de la Casa expresada, y D. Abel González, Secretario de Hacienda y Fomento en la Gobernación del departamento de Antioquia, el veinticuatro (24) de Septiembre último, el que fue aprobado por el señor Gobernador del Departamento en la misma fecha, á saber:

Art. 1.^o Es bien entendido que en el mencionado contrato sobre construcción del ferrocarril de Antioquia, los contratistas se obligan á construir todo el Ferrocarril en los términos de dicho contrato, por la suma líquida que resulte del empréstito de las libras un millón quinientas cincuenta mil esterlinas (£ 1.550,000) incluyendo en ese producto los gastos que demanden las emisiones de dicho empréstito y los de los sueldos ó remuneraciones de todos los empleados creados por el expresado contrato, sin que en ningún tiempo puedan los Contratistas hacer reclamación alguna al Gobierno, si el valor de la construcción del Ferrocarril fuere mayor que la suma de libras un millón quinientas cincuenta mil esterlinas (£ 1.550,000). En la cantidad de un millón quinientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.550,000) quedan, en consecuencia, expresamente incluídos los demás gastos que acaban de expresarse.

Art. 2.^o Si por causas dependientes de su voluntad ú otras análogas dejaren los Contratistas de dar cumplimiento al artículo XVIII del contrato sobre construcción, esto es, si dejaren de terminar la construcción de equipo de la vía férrea en los términos allí estipulados, serán obligados á su cumplimiento de acuerdo con la ley civil de Colombia, y pagarán al Departamento como multa la suma de diez mil libras esterlinas, para lo cual se obligan á otorgar una fianza ó garantía á satisfacción del Ministro de Colombia en Londres, por la referida suma de £ 10,000; y esta fianza ó seguridad será constituida debidamente dentro del térmi-

no muy preciso de cuatro meses contados de esta fecha en adelante. El pago de esta fianza se hará en vista del laudo de los árbitros mencionados en el artículo XLV del contrato, sin apelación ni tramitación judicial.

Art. 3.º Cuando en el contrato de especificaciones se habla de Ingeniero Residente ó Ingeniero Oficial para efecto de hacer valer sus opiniones ó funciones directas, se entenderá que ambos empleados en todo caso deberán obrar y resolver todo asunto de acuerdo, en conformidad con el contrato sobre construcción.

Art. 4.º Este contrato necesitará para su validez y cumplimiento de la aprobación del Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República, sin la cual será nulo y sin efecto alguno.

En fe de lo estipulado, y para mayor constancia, firman dos ejemplares de un mismo tenor, en Bogotá, á siete de Noviembre de mil ochocientos noventa y dos.

WILLAM RIDLEY, Per pro *Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º*
BALTAZAR BOTERO URIBE.—JUAN PABLO GÓMEZ.—JORGE BRAVO.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 10 de 1892.

Aprobado.

M. A. CARO.

El Ministro de Fomento, JOSÉ MANUEL GOENAGA G.

Ministerio de Fomento.—Bogotá, Noviembre 19 de 1892.

Es fiel copia de su original, y se expide en dos fojas útiles con destino á la Comisión de Delegados del Gobernador del departamento de Antioquia.

El Subsecretario,

Manuel Brigard.

RESOLUCION

Gobierno Nacional.—Bogotá, Noviembre diez de mil ochocientos noventa y dos.

Vistos el anterior contrato y el contrato adicional, y teniendo en consideración:

Primero. Que la Ordenanza número 16 de 1888 del departamento de Antioquia faculta ampliamente al señor Gobernador de aquel Departamento para celebrar contratos relativos á la construcción del ferrocarril de Antioquia sobre las bases que estime convenientes;

Segundo. Que al revisar el Gobierno, como es de su deber, contratos departamentales de esta naturaleza, autorizados por la respectiva Asamblea con arreglo al artículo 185 de la Constitución, no le incumbe examinar la parte técnica ni el grado de conveniencia de tales contratos en el punto de vista del interés departamental, debiendo sólo estudiar la parte relacionada con el interés general para corregir lo que pueda afectar la integridad de las leyes nacionales; y

. Oída la opinión favorable del Consejo de Ministros,

SE RESUELVE:

Art. 1.º Apruébase el precedente contrato con las siguientes modificaciones ó cláusulas adicionales, que se considerarán incorporadas en él.

a) La exención del pago de los derechos de importación que graven las producciones extranjeras que fueren introducidas por los Contratistas encargados de la construcción del Ferrocarril, se concede para el material fijo y rodante, las máquinas, herramientas, utensilios y demás elementos que se destinen á la construcción, explotación y conservación de la vía y de sus anexidades, por ser el Ferrocarril una vía pública destinada al uso público; pero se excluyen de esta exención todos los demás objetos enumerados en la cláusula xxx.

b) Por contrato especial separado que celebrará el Gobierno con el representante de la Compañía constructora, se fijarán la cuantía, la forma y demás condiciones para el pago del auxilio con que la Nación, conforme á la Ley 67 de 1890, ha de contribuir á la construcción del ferrocarril de Antioquia.

c) Con arreglo á lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 145 de 1888, la Compañía contratista renuncia á intentar reclamación diplomática en lo tocante á los deberes y derechos provenientes del contrato, salvo en el caso de denegación de justicia.

d) La renta de aguardientes quedará comprendida mientras la ley no la suprima ó la declare nacional. En cualquiera de estos dos casos el Gobierno departamental dará á los prestamistas una garantía equivalente sobre las rentas que al Departamento correspondan.

Art. 2.º En caso de que los interesados no acepten la cláusula D, y prefieran que sea sometida al Congreso la parte del contrato por la cual se compromete por largo tiempo la renta de aguardientes, el Gobierno pedirá al Congreso la expedición de una ley que apruebe dicho compromiso, y si dicha ley se expidiere, la cláusula d quedará suprimida, y el contrato perfeccionado con la incorporación de las otras cláusulas contenidas en el artículo 1.º de esta resolución.

M. A. CARO.

El Ministro de Fomento,

JOSÉ MAMUEL GOENAGA G.

CONTRATO NUMERO 2 DE 1893

CELEBRADO CON EL SEÑOR WILLAM RIDLEY, PARA EL PAGO DEL AUXILIO CON QUE LA NACIÓN DEBE CONTRIBUIR Á LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARIL DE ANTIOQUIA Y EN CUMPLIMIENTO POR LO DISPUESTO EN LA CLÁUSULA B DE LA RESOLUCIÓN EJECUTIVA DE 10 DE NOVIEMBRE ÚLTIMO, QUE APROBÓ EL CONTRATO 8.º DEL PRESENTE AÑO.

Los infrascritos, á saber: José Manuel Goenaga G., Ministro de Fomento, debidamente autorizado al efecto por el Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República Encargado del Poder Ejecutivo, á nombre del Gobierno, por una parte, que en lo sucesivo se denominará *el Gobierno*, y Willian Ridley en su carácter de apoderado legal de la sociedad inglesa denominada *Punchard, Mc Taggart, Lowter & Company*, por la otra parte, que en lo sucesivo se denominará *los Contratistas*, teniendo en consideración:

I. Que el 24 de Septiembre de 1892 se celebró entre el señor Gobernador del departamento de Antioquia y Willam Ridley en su dicha calidad, un contrato sobre construcción del ferrocarril de Antioquia.

II. Que de conformidad con el inciso 2.º del artículo único de la ley 67 de 1890, sobre auxilio al ferrocarril de Antioquia, está ordenado que en caso de que el Gobernador de Antioquia contrate la construcción del ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín, será de cargo del Tesoro Nacional la mitad del interés que se estipule;

III. Que en el artículo 14 del referido contrato se estipuló que “en cuanto al auxilio que trata la Ley 67 de 1890, expedida por el Congreso de la república de Colombia, el Gobierno nacional y los contratistas arreglarán la forma y términos del pago;”

IV. Que el artículo VII del mismo contrato estipuló que el Gobierno del departamento de Antioquia pagará el seis por ciento (6 por 100) anual sobre el valor nominal de las emisiones del empréstito que los Contratistas harán para la construcción del ferrocarril; y

V. Que según el artículo V de la misma convención, el Gobierno de Antioquia se obliga á reconocer y pagar á los Contratistas, como precio de la obra que van á ejecutar desde Puerto Berrío á Medellín, la suma de un millón doscientas cincuenta mil libras (£ 1.250,000).

De acuerdo con el artículo 26 de la Ley 104 del presente año, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

Art. 1.º El Gobierno de la República se obliga pagar á los Contratistas del ferrocarril de Antioquia durante veinte años la cantidad de treinta y siete mil quinientas libras (£ 37,500) ó sea el tres por ciento (3 por 100) en cada año como mitad de los intereses al (6 por 100) anual sobre la suma de un millón doscientas cincuenta mil libras (£ 1.250,000) que el departamento de Antioquia se obliga á pagar á los mismos Contratistas, como precio de la construcción del ferrocarril desde Puerto Berrío á Medellín.

Art. 2.° El Gobierno de la República se obliga á emitir de una sola vez libranzas contra las Aduanas por la suma de siete millones quinientos mil pesos (\$ 7.500,000) en pago de las setecientas cincuenta mil libras (£ 750,000) que valen en los veinte primeros años los mencionados intereses, cotizando las libras esterlinas al precio de 200 por 100 por moneda corriente. Esas libranzas se amortizarán á razón de trescientos setenta y cinco mil pesos (\$ 375,000) por cada año, á partir del 1.° de Enero de 1893, y serán admisibles en pago de todos los derechos de importación que se causen en las Aduanas de la República.

Art. 3.° El Gobierno de la República se obliga á entregar á los depositarios de Medellín, de que trata el artículo VI del referido Contrato, dichas libranzas contra las Aduanas por valor de siete millones quinientos mil pesos (\$ 7.500,000), las cuales se dividirán en veinte series correspondientes á los veinte (20) años en que deben amortizarse.

Art. 4.° Es entendido que la cotización de las libras esterlinas al doscientos por ciento (200 por 100) de precio no tiene más objeto que facilitar la emisión y amortización de las libranzas, y que lo que el Gobierno se obliga á pagar en todo caso á los Contratistas es la suma de setecientas cincuenta mil libras (£ 750,000) en oro. Es, pues, convenido que los Depositarios de Medellín deben presentar cada año al Gobierno de la República la cuenta del producido de los trescientos setenta y cinco mil pesos (\$ 375,000) en libranzas amortizadas en el año anterior, y que si éstos hubiesen producido más de treinta y siete mil quinientas libras (£ 37,500), el excedente se entregará al Gobierno de la República, el cual deberá, por el contrario, pagar el déficit, si lo hubiere, á los mismos Depositarios.

Art. 5.° Es entendido también que el producto de estos bonos, que entregará el Gobierno, en cuanto no sea necesario para el pago de intereses, se aplicará en primer término á cubrir certificados por trabajos y material, y en último término á la amortización del empréstito.

Art. 6.° Es bien entendido que el texto de este contrato resume todas las obligaciones del Gobierno nacional respecto del contrato de construcción del ferrocarril de Antioquia, y que si después de redimido el empréstito sobrareen algunos bonos en poder de los Depositarios, serán devueltos al Gobierno nacional.

Art. 7.° El presente contrato necesita para su validez la aprobación del Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República encargado del Poder Ejecutivo.

En fe de lo expuesto firman dos ejemplares de un mismo tenor, en Bogotá, á cuatro de Enero de mil ochocientos noventa y tres.

JOSÉ MANUEL GOENAGA G.—*William Ridley*.—*Per pro Punchard, Mac Taggart, Lowther & C.*°

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Enero 5 de 1893.

Aprobado.

M. A. CARO.

El Ministro de Fomento.

JOSÉ MANUEL GOENAGA G.

CONTRATO NUMERO 6.° DE 1893

CELEBRADO POR EL SEÑOR JORGE BRAVO, DELEGADO DEL GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, CON EL SEÑOR WILLIAM RIDLEY SOBRE PAGO DE LOS INTERESES Á QUE SE REFIEREN LOS APROBADOS RESPECTO DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Los infrascritos, á saber: Jorge Bravo, Delegado del Gobernador del departamento de Antioquia, según credenciales que ha exhibido á Su Señoría el Ministro de Fomento de la República, y con expresas autorizaciones de Su Señoría el Gobernador del departamento de Antioquia, por una parte, que en adelante se llamará *el Departamento*, y William Ridley, apoderado de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.° de Londres, que en adelante se llamará *los Contratistas*, han convenido, en nombre del departamento de Antioquia y de la citada firma comercial, respectivamente, en el siguiente contrato aclaratorio á los contratos números 80, 81 y 82 de 1892, de construcción, adicional de éste y de empréstito, respectivamente, firmado así: el 80 y el 82 en Medellín el día 24 de Septiembre de 1892, y el 81 en Bogotá el día 7 de Noviembre de 1892, aprobados todos ellos el 10 de Noviembre de 1892 por el Excelentísimo Señor Vicepresidente de la República en ejercicio del Poder Ejecutivo.

1.° Es entendido que el Departamento á más de empeñar parcialmente los productos de la renta de licores destilados para el pago de los intereses del empréstito en la forma que se expresa en la cláusula XII, garantiza el pago anual de las cincuenta mil libras esterlinas (£ 50,000) y setenta mil libras esterlinas (£ 70,000), según el caso, de que en dicha cláusula XII se habla, con todas las demás rentas del Departamento en el caso de que el producto de la de licores no alcanzara por cualquier motivo para los pagos estipulados.

2.° El Departamento se compromete á pagar todos los intereses que queden pendientes después de transcurridos los veinte años, durante los cuales se pagará el auxilio que suministrará la Nación en virtud del contrato especial celebrado entre los Contratistas y el Gobierno de la República, número 2, el día 4 de Enero de 1893.

3.° Durante el período de construcción del Ferrocarril, los Depositarios de Medellín deben aplicar al pago de certificado de trabajo y de material toda aquella parte del producto de la renta de licores destilados y del auxilio nacional que no se necesita para cubrir intereses vencidos de los lotes del empréstito ya emitidos. Para el cumplimiento de todas las obligaciones que les imponen los contratos de construcción y empréstito arriba mencionados, los Contratistas tienen derecho á servirse, nó solamente del producto del empréstito, sino también del excedente del producto de

la renta de licores y del excedente del auxilio nacional que estuviere en poder de los Depositarios después de atender á los intereses causados por los lotes en empréstito ya emitido. Así, pues, á la par que se reconoce la obligación de los Depositarios para aplicar los excedentes mencionados en la forma que queda expresada y el derecho de los Contratistas para exigir esa aplicación, se estipula también que toda suma que se pague por certificados de trabajo ó de material se deducirá del millón de quinientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.250,000) precio del contrato de construcción, y que el límite máximo del empréstito que los Contratistas han de emitir no podrá pasar de un millón quinientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.550,000).

4.° Es entendido que por cada cien libras esterlinas (£ 100) que recozca el Departamento recibirán los Depositarios de Londres ochenta libras esterlinas (£ 80) en efectivo, sin que en ningún caso ni por ningún motive pueda el Departamento exigirles á los Contratistas más de esa suma de ochenta libras esterlinas (£ 80), ni ellos entregar menos de ella, por cada cien libras esterlinas (£ 100) nominales.

5.° Se conviene también en que en el caso de no hacer ellos mismos el empréstito, los Contratistas quedan facultados para contratar y pagar los servicios de corredores, banqueros, abogados y demás gastos extraordinarios mencionados en los números 3 y 4 del artículo VI del contrato de empréstito, en los términos más bajos del mercado, debiendo presentar comprobantes de los gastos hechos, á los Depositarios de Londres; los Contratistas garantizan que estos gastos quedarán dentro del límite de un millón quinientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.550,000) fijado para el empréstito, del cual no podrá pasarse en ningún caso.

6.° Los Contratistas podrán hacer el empréstito en tres ó más emisiones sin que ninguna de ellas pase de quinientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 550,000), y quedan en libertad de fijar el número, época y cuantía de las emisiones, con la obligación de avisar por escrito lo que hicieren á este respecto á la persona ó entidad que el Departamento indique, y de efectuar las dichas emisiones de modo que su producto sirva oportunamente para la construcción del Ferrocarril.

En fe de lo estipulado y para mayor constancia firman dos ejemplares de un mismo tenor en Bogotá, á nueve de Enero de mil ochocientos noventa y tres.

El Delegado del Gobernador del departamento de Antioquia, *Jorge Bravo*.—*William Ridley*.—Per pro *Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.*°

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, 9 de Enero de 1893.

Aprobado.

M. A. CARO.

El Ministro de Fomento,

JOSÉ MANUEL GONNAGA G.

Señor Ministro de Fomento.

Yo, William Ridley, apoderado de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.°, á Su Señoría con el acatamiento debido expongo. Me he impuesto de la resolución del Excelentísimo Señor Vicepresidente de 10 de los corrientes por la cual se aprueban los siguientes contratos: el de construcción y empréstito celebrado por el Gobierno del departamento de Antioquia con el exponente, como representante de la mencionada Casa, el día 24 de Septiembre del año en curso, y el contrato adicional celebrado por los señores Baltasar Botero Uribe, Juan Pablo Gómez y Pedro Bravo, como Delegados del Gobernador del departamento de Antioquia y el exponente, en su mismo carácter de representante de la expresada Casa, sobre el mismo asunto el siete del corriente mes. Acepto, en nombre de la Compañía que represento, las modificaciones que en la referida resolución se hacen á los expresados contratos, en la inteligencia de que si se verificaren los casos previstos en la modificación *d*, es decir, en el caso de que se suprimiere la renta de aguardiente (renta de licores destilados) del departamento de Antioquia, ó en el caso de que se declare nacional dicha renta, tal supresión ó declaración no comenzará á tener efecto sino después de que el Gobierno de dicho Departamento haya dado á los Contratistas la garantía equivalente á esa renta de que trata la parte final de la misma modificación *d*.

Señor Ministro de Fomento.

Bogotá, 11 de Noviembre de 1892.

William Ridley.—Per pro *Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.°*

Ministerio de Fomento.—*Bogotá, 12 de Noviembre de 1892.*

Estando aceptadas por el señor William Ridley las modificaciones introducidas por el Gobierno á los contratos á que hace referencia el precedente memorial, decláranse éstos perfeccionados y publíquese con todos sus antecedentes.

El Ministro, JOSE MANUEL GOENAGA G.

ENTREGA

DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA Á LOS CONTRATISTAS.

Contrato

Abel González, Secretario de Hacienda y Fomento del departamento de Antioquia, debidamente autorizado por el señor Gobernador, por una parte, que en adelante se llamará *el Gobierno*, y Charles T. Spencer, en su carácter de apoderado ó representante de los señores Punchard, Mc Tag-

gart, Lowther & C.^o, por la otra, que en adelante se llamará *los Contratistas*, declaran que han convenido en lo siguiente:

1.^o El Gobierno conserva el actual edificio que sirve para la administración del Ferrocarril, para dicha oficina y para la del Ingeniero Oficial;

2.^o El Gobierno conserva también y puede refeccionar, como á bien tenga, las actuales bodegas de Puerto Berrío.

3.^o Los edificios de talleres, almacén de útiles, casa del mecánico, hospitales, cobertizo y el edificio en construcción para almacén de útiles, así como la bodega de explosivos con los del Gobierno, que ésta contenga, serán entregados á los Contratistas sin que ellos tengan que devolverlos, por haber de entregar otros conforme á los planos que habrán de aprobarse definitivamente más tarde;

4.^o Los Contratistas se comprometen á mantener el agua necesaria en los depósitos que necesite el Gobierno para su oficina de administración, para el tráfico y para el hotel particular, que es de su propiedad;

5.^o Del almacén de útiles que hoy posee el Gobierno, sólo se entregarán á los Contratistas las herramientas y útiles que ellos indiquen y que sean necesarios para la reconstrucción;

6.^o Los Contratistas construirán un local para útiles y herramientas, que dividirán en dos partes iguales; una para el Gobierno y otra para los Contratistas.

7.^o El Gobierno entregará á los Contratistas la línea de Puerto Berrío á Parás; pero los últimos sólo quedan obligados á sostener la línea hasta la milla 15 inclusive. Si de esta milla en adelante ocurriere algún desperfecto que exija reparación, los Contratistas sólo están obligados á hacerla ó á ejecutarla, en el caso de que dicha reparación corresponda á trabajo de reconstrucción, según el trazo aprobado por las partes contratantes;

8.^o Los gastos que se han hecho para la conservación de la línea hasta el 1.^o de Enero corriente, son de cargo del Gobierno, y los gastos hechos por el Administrador del Ferrocarril en los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre, imputables á reconstrucción, son de cargo de los Contratistas. En consecuencia, éstos darán recibo del monto de la suma invertida, para abonarla á la que el Gobierno debe pagar á los Contratistas como precio del Ferrocarril;

9.^o El primer día de cada mes formará el Gobierno la cuenta del mes anterior á cargo de los Contratistas, y éstos otra igual á cargo de aquél. Cada cuenta será visada por la contraparte, y este V.^o B.^o implicará el reconocimiento de la deuda para la parte que visó la cuenta. El primero de Enero de cada año se liquidarán estas cuentas y se harán los pagos respectivos;

10. La máquina ó máquinas que el Gobierno emplee para el tráfico

estarán siempre bajo la dirección é inspección del Ingeniero Oficial ó su representante, á efecto de que no se empleen en mal estado ó de modo que puedan causar daño en la línea ó producir algún siniestro. Lo mismo se dice de los carros de pasajeros y de carga. En el caso de avería ó daño en alguna máquina ó carro del tráfico, es obligación de los Contratistas reparar los daños á costa del Gobierno, á solicitud del Ingeniero Oficial ó su representante, y entregar en buen estado al Gobierno el reemplazo correspondiente á fin de que no se interrumpa el tráfico mientras no se hagan las debidas reparaciones en las expresadas máquinas ó carros;

11. Si por abundancia de carga fuere preciso el despacho de dos trenes, deberá el Ingeniero Oficial ponerse de acuerdo con el representante de los Contratistas, á efecto de que éste suministre la locomotora y carros, y arregle el itinerario que deba seguir el segundo tren; pero esto será únicamente en el caso de que la locomotora del tráfico no pueda dar abasto á éste. Este acuerdo se hará con dos días de anticipación por lo menos, y por el tiempo absolutamente indispensable;

12. Los Contratistas y el Ingeniero Oficial fijarán de acuerdo con el itinerario de los trenes de aquéllos y del Gobierno, de modo que no se perjudiquen los unos á los otros, comprometiéndose ambas partes á ejecutar puntualmente tales itinerarios;

13. El Administrador del Ferrocarril desempeñará *ad interim* las funciones de Ingeniero Oficial mientras éste no entre á ejercer su encargo;

14. Este convenio se refiere únicamente á la entrega del Ferrocarril de Puerto Berrío á Pavas y á todo lo demás que es consiguiente á tal entrega, según las estipulaciones del contrato hecho entre el Gobierno y los Contratistas; y se pondrá en ejecución inmediatamente que sea aprobado por la Señoría del Gobernador; y no implica novación alguna á los referidos contratos de construcción y empréstito para el ferrocarril de Antioquia.

En fe de lo cual firman dos ejemplares de un tenor en Puerto Berrío, á 26 de Enero de 1893.

ABEL GONZÁLEZ.—C. T. SPENCER.—Per pro PUNCHARD, MAC TAGGART, LOWTHER & C.°

—
Gobernación del departamento de Antioquia.—Puerto Berrío, Enero 26 de 1893.

Aprobado.

ABRAHAM GARCIA.

El Secretario de Hacienda y Fomento, ABEL GONZÁLEZ.

(Tomados del libro oficial auténtico)

—

INDICE

	Págs.
INTRODUCCIÓN.....	I
<i>Antecedentes del asunto</i>	1
El Gobierno de Antioquia iniciador de los contratos.....	4
Contrato <i>ad referendum</i> y Junta Consultora.....	4
Oposición de la Asamblea de 1892	5
Firma de los contratos definitivos y aprobación de ellos por los Conse- jos Municipales.....	5
Intervención del Gobierno Nacional.....	6
Negociación análoga con Santander.....	7
Ventajas de este sistema de contratos.....	8
Extemporánea oposición.....	9
Arreglos para principiar inmediatamente los trabajos.....	10
Actitud antipatriótica de la Diputación antioqueña	11
Primer envío de planos á Londres (26 de Enero 1893).....	12
Reseña de trabajos ejecutados.....	13
I.—GOBIERNO DE ANTIOQUIA.— <i>Contrato principal</i>	15
a) <i>Entrega de la línea</i> (26 de Enero 1893).....	15
b) <i>Obligación de proveer los empleos creados</i>	18
<i>No hubo Agente Oficial</i>	18
Punto importantísimo.....	18
Por qué no se ejecutaron más trabajos.....	19
Funciones del Ingeniero Consultor y del Agente Oficial.....	20
Historia del nombramiento del Agente Oficial.....	23
Obstrucción en los trabajos según el Gobernador García	24
Contrato definitivo del Agente Oficial (14 de Agosto 1893).....	27
Llegada del Agente Oficial á Londres (Septiembre, 1893).....	28
Todos los actos del Agente Oficial y su apoderado, doctor Zapata, son nulos.....	30
<i>No hubo Ingeniero Oficial</i>	34
Funciones de los Ingenieros Oficial y Residente.....	34
El señor R. Torres Mariño nombrado Ingeniero Oficial.....	36
— — pide dinero á la Compañía (adehala).....	37
— — principia su oposición.....	38
— — avalúa las ganancias de la Casa	39
— — recomienda un túnel “magnífico”.....	39
— — retira su firma y desconoce la tarifa.....	39

	Página.
El señor R. Torres Mariño no informa á su jefe técnico sino que lo ataca....	39
— — — aguja la opinión é impide los trabajos....	40
— — — ataca los cremalleras.....	40
— — — se empeña en conseguir los planos de la Casa.....	41
— — — pretende paralizar los trabajos técnicos....	41
Nulidad de la opinión aislada del Ingeniero Oficial.....	41
El “Salvador de Antioquia”.....	42
No hubo Ingeniero Oficial. Su conducta fue “funesta”.....	43
c) <i>Obligación de pagar certificados</i>	44
Naturaleza de estos documentos.. ..	45
Gastos preliminares. Suspensión indebida de los certificados.....	47
El señor Torres Mariño emite certificados “Nil” (Nihil?)	49
d) <i>Emisión de las libranzas antioqueñas</i>	49
Las libranzas eran ineficaces é insuficientes.....	50
Las libranzas juzgadas por la Casa.....	54
Las libranzas eran “deficientes é inservibles”.....	55
<i>Procedimientos indebidos del Gobierno de Antioquia</i>	56
Se arroga “preeminencias y prerrogativas”.....	56
Rechaza el arbitramento.....	56
Engaña á sus abogados.....	56
II.—GOBIERNO DE ANTIOQUIA.— <i>Contrato de empréstito</i>	58
Este contrato es accesorio del de construcción.....	58
Según el Código Civil.	60
Según la inteligencia de las partes.....	61
Según el Gobierno Nacional.....	64
Según el compromiso de arbitramento.....	64
El Gobernador Miguel Vásquez sobre obligaciones impuestas por este contrato.....	65
Los contratos deben cumplirse “religiosamente”.....	67
III.—GOBIERNO NACIONAL.— <i>Sus obligaciones</i>	68
Aprobó la negociación y la auxilió especialmente.....	68
La negociación es indivisible....	69
a) <i>Exención de derechos de aduana</i>	71
Se concedió, pero no se hizo efectiva.....	71
b) <i>Inmunidades de los agentes de la empresa</i>	72
Se concedieron, pero no se hicieron efectivas.....	73
c) <i>Auxilio nacional</i>	74
Se concedió, pero no se hizo efectivo.....	74
Contrato número 2 de 1893.....	74
Libranzas contra las aduanas.....	75
Valor venal que debían tener.....	77
Plazo para emitirlas.....	77
Demora en emitirlas.....	78
Poder restringido del señor Pérez Triana.....	79

	Págs.
Protesta contra el depósito de las libranzas en el Banco Nacional....	80
El Ministro del Tesoro dispone que se paguen mensualmente.....	81
En Septiembre todavía no había arreglo definitivo	81
Interviene el ex-Presidente doctor D. Carlos Holguín.....	82
Se jacta del "fracaso de los contratos".....	83
Discurso del doctor Luis Martínez Silva.....	84
Resuelve el Consejo de Ministros no entregar las libranzas	85
Trascendentales novedades..	85
Inspección ocular al Banco Nacional....	86
Declaración del señor doctor Domingo Ospina Camacho....	87
El sostiene que el contrato número 2 es nulo en su artículo 3.º	90
Intrigas contra los contratos.....	91
Teoría de las nulidades absolutas declaradas administrativamente....	91
Aprendizaje sobre ellas.....	92
Por fin se logra ver una libranza. ¡Es del 4 por 100!.....	93
Habría llegado el <i>crac</i>	95
No hubo depósito ni aun en el Banco Nacional.....	96
El Gobierno Nacional no cumplió sus obligaciones.....	96
IV.—OBLIGACIONES DE LOS CONTRATISTAS.— <i>Las han cumplido</i>	97
a) <i>Construir el Ferrocarril</i>	97
Se levantaron planos completos, aprobados por Bruce y Cisneros....	98
Opiniones del señor Luis Johnson.....	99
Opiniones de Cisneros.....	100
Opiniones de D. Abelardo Ramos	101
El señor Torres comenzó firmando "como en barbecho".....	102
Lo de la copia de los trabajos de Jones.....	102
Confesiones contradictorias de Torres, Botero (Fabriciano) y Herrán (Tomás).....	104
Defensa de las cremalleras por el Ingeniero D. Manuel H. Peña.....	108
Trabajos de reconstrucción.—Los impide Torres.....	110
Después de la resolución de Miguel Vásquez quedaron suprimidos todos los empleados	111
"Observación de peso" del señor D. Fernando Vélez.....	111
El Ferrocarril se habría construído en el plazo fijado. Cálculos fantásticos del abogado señor Vélez.....	113
b) <i>La garantía de \$ 10,000</i> . Su eficacia perfecta.....	114
Se dio á satisfacción del Ministro de Colombia en Londres.....	115
c) <i>Suministro de fondos</i>	117
Se estaban suministrando..	118
Jamás se alegó falta de fondos.....	119
El Gobernador no quería empréstito durante el primer año.....	120
Libranzas y bonos nacionales podían aplicarse á pago de certificados..	121
Opiniones del doctor Nájuez y del doctor Cock Bayer.....	122
Los Contratistas no estuvieron en mora por el empréstito.....	124
V.—RESOLUCIÓN DE 19 DE OCTUBRE.....	130
Esa resolución será memorable y es "incalificable".....	130
Los Gobernadores no son mandatarios ó apoderados.....	131

La Ordenanza número 16 de 1888.....	Págs. 134
Tantos errores del señor Vélez como palabras.....	135
Injusta sospecha contra los Depositarios de Medellín.....	138
El artículo 1,609 del Código Civil. Se fija su doctrina científica.....	139
Peligro de hacerse justicia por propia mano.....	141
Confesión de parte.....	142
Existencia legal y validez de los contratos según el compromiso.....	143
“Se procederá en consecuencia”; fuerza mayor y despojo.....	144
Contrato de empréstito es nulo según la Asamblea.....	148
El Gobernador procedió como poder público según la misma.....	149
Cartas de la Casa á Bruce y Cisneros, no surtían efecto....	150
VI.—CUESTIONES LEGALES.....	158
Este juicio es de sola resolución de los contratos.....	159
La sentencia debe condenar ó absolver.....	159
El contrato de arrendamiento de servicios; errores del doctor Vélez ..	160
En estos contratos hay lugar á reclamación de perjuicios.....	160
Esta comprende el daño emergente y el lucro cesante. Se definen....	161
Desde cuándo se deben.....	162
El dolo del deudor. Hechos que lo constituyen en el Gobierno.....	163
Perjuicios de la Casa, su estimación, moderada ganancia.....	166
Presupuesto de construcción.....	167
Algunas obras públicas ejecutadas por la Casa.....	168
CONTRATO DEL EMPRÉSTITO. <i>Avalúo de ganancias</i>	171
La Casa ganaba más de £ 600,000 en el sólo empréstito (opinión del doctor Fernando Vélez).....	171
Correcta interpretación de los contratos (opinión del doctor Felipe Zapata).....	173
<i>Explicación del empréstito</i>	175
<i>Seguridades del empréstito</i>	178
a) <i>Crédito departamental</i> , es desconocido ..	179
b) <i>Crédito nacional</i> , es nulo.	180
c) <i>Hipoteca del Ferrocarril</i> , garantía eficaz ..	182
Importancia del tráfico ..	182
Tarifa aplicable.	185
Productos de la línea concluída ..	188
Gastos de sostenimiento de la línea ..	191
4,13 por 100 de interés anual para los bonos.	192
Comparación con otros ferrocarriles	193
Desarrollo probable del tráfico.	193
Trazo adecuado de la línea.	195
<i>Conclusión</i> ..	197
Ganancia fija de la Casa en el empréstito (£ 310,000).	197
Beneficios tangibles para el departamento de Antioquia.	198
El desembolso neto y total de los Gobiernos era de £ 240,500 ..	200
<i>Crédito de Colombia</i> . Opiniones de los señores Enrique Cortés & C. ^{ta} ..	202
Es preciso reasumir el pago de intereses de la deuda exterior.....	207
El descrédito del Gobierno refluye contra los negociantes y las empresas colombianas.....	209

DOCUMENTOS

	Págs.
DOCUMENTOS.	I
<i>Concepto del doctor Esguerra.</i>	III
Casos de responsabilidad del Gobierno Nacional, según él mismo. . .	VII
La Casa Punchard & C.º no estuvo en mora.	XII
<i>Reducción á lo absurdo.</i>	XII
Acervo de opiniones respetables contra los conceptos de Torres M. .	XIII
Verdadera interpretación de las Especificaciones y de los contratos sobre empleo de cremalleras.	XIV
Preciso dilema.	XVI
"Pudiera muy bien suceder", típico argumento del señor Torres M.	XIX
<i>Así han sido todos.</i> Don Tomás Herrán y el <i>South American Journal</i>	XX
El señor Herrán acierta una vez por excepción (números 9 y 10). .	XXIV
Ultima opinión del señor Cisneros sobre justicia de los gastos preli- minares.	XXVII
<i>Garantía de Londres.</i> Documento auténtico	XXIX
<i>Fianza por derechos de Aduana.</i> Documento público	XXXI
<i>Despojo de los valores depositados.</i>	XXXIV
Protesta del Depositario D. Gonzalo Botero	XXXV
Constancia de las solas sumas recibidas por los Contratistas . . .	XXXVI
<i>Despojo de la vía férrea.</i> Protesta del Ingeniero del Distrito . . .	XXXVI
<i>Despojo de edificios y materiales.</i>	XXXVIII
<i>Declaración del ex-Gobernador de Antioquia.</i>	XXXIX
Pruebas de la Casa y pruebas del Gobierno. D. Antonio J. Uribe. .	XL
<i>Declaración del Gobernador de Santander.</i>	XLI
Las sesiones secretas del Tribunal de arbitramento.	XLI
<i>Declaración del Secretario de Hacienda de Santander.</i>	XLIII
<i>Declaración del señor D. Abelardo Ramos.</i>	XLV
Ferrocarril salitrero de Huarás á Iquique.	L
<i>Declaración del comisionado D. Alejandro Barrientos.</i>	LII
<i>Declaración de D. Eugenio Montoya.</i>	LIV
<i>Declaración de D. Aristides Giraldo.</i>	LVII
<i>Confusión de ideas.</i> (¿Qué se hicieron los Depositarios?).	LIX
<i>Relación de los planos, perfiles, estudios y otras pruebas presentadas.</i>	LIX
<i>Carta del Gobernador García.</i>	LXIII
Contradicciones de los abogados del Gobierno	LXIV
<i>Carta del Ingeniero Oficial.</i>	LXIV
<i>Escritura de compromiso arbitral y Decretos sobre arbitramento.</i> .	LXVI
"FAZ MORAL DEL ASUNTO".	LXXIII
Contratos	LXXV
Contrato sobre construcción del Ferrocarril.	LXXVII
Id. sobre empréstito.	CXIII
Id. número 81 de 1892.	CXVII

Resolución nacional aprobatoria.	CXVIII
Contrato número 2 de 1893, celebrado con el señor William Ridley, para el pago del auxilio con que la Nación debe contribuir á la construcción del ferrocarril de Antioquia, y en cumplimiento por lo dispuesto en la cláusula B de la Resolución ejecutiva de 10 de Noviembre último, que aprobó el contrato número 8. ^o del presente año.	CXX
Contrato número 6. ^o de 1893 (Jorge Bravo)	CXXII
Acepta Mr. Ridley las modificaciones	CXXIV
Contrato de entrega del Ferrocarril.	CXXIV

N. B.—En la página 101 dijimos, por error, que D. Abelardo Ramos es *Rector* de la Escuela de Ingeniería, siendo no más que *Profesor* de ella. Corríjase así el texto.

ARTICULOS DE POLÉMICA, ETC.

ARTICLE 108 OF THE CONSTITUTION

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Medellín, Febrero 10 de 1893.

Señor Director de EL ESPECTADOR.—Presente.

Muy señor mío:

Jamás he escrito para el público sobre ningún tema y menos sobre la marcha de las diversas obras que diferentes y respetables Gobiernos de Sur-América han contratado con la Casa que me cabe el honor de representar, y que ésta ha puesto bajo mi dirección. Las cavilaciones y decires del público, no siempre bien informado, é imperito en lo general desgraciadamente, me suelen dejar un tanto frío, y acostumbro más bien seguir de lleno los trabajos á mí encomendados, que responder á infundadas murmuraciones ó sostener polémicas con nadie.

No obstante, lo que usted tuvo la bondad de decir en su periódico, con fecha 4 de los corrientes, acerca del Ferrocarril de Antioquia, me mueve á comunicar á sus abonados unas pocas noticias referentes á este asunto.

Desde el 24 de Septiembre próximo pasado, fecha en que se firmó el contrato con Su Señoría el Gobernador, se han venido transmitiendo por el cable y por los correos noticias preventivas á la Casa de Londres para la preparación de fondos, materiales y obreros, en espera de la aprobación definitiva por el Gobierno de la República. De manera que esta última noticia nos halló debidamente apercibidos.

Desde Octubre último hay Ingenieros en varias secciones de la vía, y un numeroso personal en la oficina de esta ciudad, ocupados en los trabajos preliminares de la obra, todos por cuenta de la Casa, y *sin que ésta haya recibido hasta el presente suma alguna del Gobierno.*

La línea entre Puerto Berrío y Pavas apenas nos fue entregada hace unos 15 días; y en la entrega de ella, de los edificios, herramientas, muebles y demás accesorios, en vez de ser exigentes conforme á nuestro contrato, otorgamos al Gobierno cuantas concesiones quiso, compatibles con sus necesidades y las nuestras.

El Gobierno, por medio de su órgano *El Progreso*, se muestra altamente satisfecho de nosotros, si no me engaño. Las habladurías relativas á desórdenes, saqueos, robos y asesinatos ocurridos en la línea, no tuvieron mas valor que el de puras imaginaciones; parecidas en esto á los rumores que esparcen algunas gentes sobre carencia de recursos de la Casa Punchard para cumplir los compromisos que contrajo. Los lugares de la línea están tranquilos, hay provisiones en abundancia, y mientras llegan la herramienta y materiales ya pedidos, se irán ocupando los trabajadores con la herramienta vieja del Gobierno, y continuarán los trabajos preparatorios.

No debe perderse de vista que en trabajos de la magnitud del que estamos emprendiendo, no sería cuerdo empezar sin haber concluído el estudio perfecto de la línea; y menos cuerdo sería poner unos miles de trabajadores en obras que no obedecieran á un plan general y cuyos detalles, aun los más pequeños, no estuviesen perfectamente previstos. Si otros ejemplos no bastaran, ahí está fresco el fiasco del Canal de Panamá, donde la falta de previsión en los cálculos y la sobra de ligereza en la acción (entre otras causas) dieron tan funestos resultados.

De los trabajos ejecutados hasta hoy por nosotros, resultan ya dos hechos importantes á saber:

1.º La completa y conveniente solución del problema técnico que encerraba el trayecto tristemente célebre de Palestina. En este punto la línea será tan segura como en todos los demás, mediante una costosísima desviación que no hemos vacilado en adoptar;

2.º El arduo problema de *La Quiebra*, para cuya solución se había pensado en un estéril túnel que cerraba para siempre al comercio la rica comarca de la Sierra, será satisfactoriamente resuelto, abriendo paso á la locomotora en plena luz, sobre la montaña. De este modo se establecerá allí una estación, junto al camino de herradura que gira hacia todo el Nordeste, situándola de modo conveniente para desarrollar el tráfico en bien de toda la región y para el aumento de los productos del Ferrocarril.

Yo habré de permanecer pocos días de cada mes en esta ciudad, y no volveré á ocupar la prensa, sino muy á mi pesar, con hechos concernientes á mi profesión de ingeniero y á la obra que por ahora es dueña de todo mi tiempo y de todos mis cuidados. Mi amigo don Luis G. Johnson, encargado de la oficina aquí, podrá suministrar á quien los necesite, datos precisos de obra hecha, de dinero gastado, etc.

Hasta hoy el Ingeniero Oficial no ha venido á ocupar su puesto, ni el Agente Oficial habrá llegado á Londres todavía *

Ambos empleados son de nombramiento del Gobierno y á él le toca proveer á llenar esos vacíos para la más pronta ejecución de la obra y cumplimiento del contrato. En esto, como en todo lo demás, nuestra confianza reposa en la honradez y diligencia de los Gobiernos contratantes. Son muchos los empleados oficiales que intervienen en la obra del Ferrocarril de Antioquia, y no puede hasta ahora ponerse en duda la probidad y lealtad de ninguno de ellos. Esta sería una buena fuente de información para todos aquellos que tengan interés por la Empresa; muchos de los cuales se permiten afirmaciones y conjeturas acerca de lo que se hace ó no se hace,

*A última hora sabemos que el Ingeniero Oficial, señor Torres Mariño vendrá pronto; y que el señor Cisneros le envió poderes para representarlo ante la casa Punchard y ante Sir George B. Bruce, al doctor Felipe Zapata, cuya competencia y probidad son tan conocidas en el país. Para mayor garantía en la parte técnica del empleo, al doctor Zapata lo secundará don Aniceto G. Menocal, ingeniero de reputación bien extendida en Europa y Estados Unidos.

con tanto fundamento y discreción como si se tratara del valor fotométrico del espacio interestelar.

El señor Ridley, como representante principal de la casa Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o, ha celebrado contratos de gran magnitud para toda Colombia. Ya de regreso á Inglaterra, me despedí de él el 26 del mes próximo pasado en Puerto Berrío. Va lleno de entusiasmo por el pueblo colombiano y recuerda con gratitud la manera como fue recibido y tratado en este país por todo el mundo, y muy especialmente por los Magistrados que lo rigen.

El tiempo les dirá á los desconfiados de buena fe y aun á los chismosos perversos, la manera como la Casa á quien represento sabe cumplir sus compromisos.

Permítame usted, señor Director, aprovechar esta oportunidad para agradecer de corazón, como agradezco, las atenciones con que mi familia y yo hemos sido honrados en esta culta capital.

De usted atento y seguro servidor,

C. T. SPENCER.

* * *

FALSAS ALARMAS

Por el vapor *Mexican*, despachado de Liverpool el 18 de Febrero último y que ya debe haber llegado á Barranquilla, remitió la Casa Punchard & C.^o, con destino á esta empresa, el primer cargamento de materiales y herramientas, consistente en más de cien toneladas de hierro galvanizado y de construcción, un tanque de hierro y bombas para extraer agua en las excavaciones, y hachas, picos, etc.

Alguna parte de estos materiales se empleará en Barranquilla mismo, para la construcción de unos dos mil pies de ferrocarril que como desvío ó apartadero del de allí, se construye á inmediaciones de la Aduana, por cuenta de la Casa Punchard, con el objeto de facilitar el descargue y separación de los materiales que esta Casa ha de introducir al país, en cumplimiento de sus contratos para la construcción de los Ferrocarriles de Antioquia y Santander. Esa pequeña obra, que no costará menos de mil libras esterlinas, se construye por indicación del Agente Oficial, señor Cisneros, tan conocedor de las dificultades y condiciones de aquella localidad.

Al dar esta noticia á los lectores de *El Espectador*, nos permitimos agregar unas breves observaciones acerca de la marcha de los trabajos en el Ferrocarril, para satisfacción de los amigos sinceros de la obra.

Desde fines del año pasado, y aun antes de que los contratos de construcción y empréstito recibieran aprobación definitiva, ha tenido la Compañía contratista un respetable cuerpo de ingenieros trabajando en la línea en los complicados estudios preliminares que una obra de esta magnitud requiere, y que son exigidos de manera

expresa por el Título I, Capítulos I y II de las *Especificaciones* adjuntas al contrato. Esos trabajos se han continuado desde entonces con tenacidad y buen éxito, comprendiendo los estudios topográficos desde Puerto-Berrío hasta *La Quiebra*, con perfiles trasversales cada cincuenta pies; estudio comparativo, con plano detallado, de los trazos indicados por los señores Cisneros, Dogherty, Jones y Spencer, para que se escoja lo mejor por los encargados de hacerlo definitivamente, según el contrato; estudios científicos de todos los ríos, arroyos, quebradas, zanjones, que existen en esa parte de la línea; estudios documentados y prácticos del muelle en Puerto Berrío y de la línea vieja de este lugar á Pavas, con todas las variantes sustanciales que ha de tener la nueva que va á reemplazarla; estudio de los viaductos, puentes, estaciones y demás obras de arte que se presentan en la línea, y que habrán de construirse; y en fin, cuanto más de doce ingenieros de las capacidades de un Spencer, un Lively, un Mackenzie, un Prettejohn, un Gailey, un Neilsson, un Davy, pueden ejecutar de científico y concienzudo en aquellos parajes y en aquellos climas. (1)

Fue apenas el 26 de Enero último, es decir, hace dos meses, cuando el Gobierno del Departamento entregó al Representante de la Compañía los primeros 25 kilómetros de vía para construir en la línea vieja, con alguna herramienta y material rodante, todo en tan mal estado, que en la sola composición de las locomotoras y carros se han gastado ya más de doce mil pesos. Como se sabe, la Compañía dejó al Gobierno todos los productos de esa sección, á que tenía derecho, conforme al contrato, así como los edificios, bodegas y almacenes que el Gobierno le pidió para la mejor administración de sus intereses allí.

Desde que la Compañía recibió esos 25 kilómetros está trabajando en ellos, en la conservación del tráfico y en los antedichos trabajos preliminares hasta *La Quiebra*. Tiene ya celebrado contrato para el desmonte hasta Pavas, y ha desmontado ella misma más de 3 millas en aquella sección. Desde Enero tiene contratistas á su costa para las provisiones de todos los trabajadores, y contratos valiosos de adobes y traviesas, habiendo erogado hasta la fecha algo más de 12,000 libras esterlinas. (2) El solo primer cargamento de ins-

(1) En estos días llega á la línea, á construir el muelle de Puerto Berrío y á trabajar en ella, el ingeniero Tidy, que trabajó en el muelle de Puerto Colombia.

(2) "UN CUERPO DE INGENIEROS LLEVA GASTADOS 14 MESES DE TRABAJO Y CERCA DE \$ 100,000 EN DINERO, TRAZANDO LA LÍNEA DEL FERROCARRIL...."

(FABRICIANO BOTERO, *Crítica á las Especificaciones*.)

"Si un cuerpo de ingenieros ha empleado 14 meses y \$ 100,000 para llegar á un trazo de esa laya, *seanos permitido lamentarlo*. Tales ingenieros hubieran hecho mejor en ahorrarse sus fatigas y ahorrarle al Departamento su dinero. Prácticamente todos hubieran ganado en ello."

(LUIS VALCKE, *Réplica á F. Botero*.)

Que juzguen, pues, los hombres sensatos, si porque en 3 de los 48 meses que tiene de plazo la Compañía, no se ha hecho línea nueva, puede decirse sin insania que *no se ha hecho ni se hace nada en la obra!*.....

trumentos de ingeniería, papel y útiles de dibujo, toldos y demás efectos para los campamentos de los ingenieros, monta á no despreciable suma. El papel sellado, con esqueletos impresos para los contratos, ha costado más de 700 pesos.

Las memoradas *Especificaciones* prevén, como yá se dijo, estudios preliminares considerables, que demandan tiempo, meditación y tino, que no se compadecen con la impaciencia, aparente ó real, de las gentes indoctas que fisgan la ejecución de los trabajos, comentan cuanto á la obra se refiere, y predican, agoreras, fracasos y catástrofes.

El artículo 4.º de ese documento dice literalmente: “Además de los *planos previstos* en el párrafo C del artículo anterior, los contratistas deberán presentar al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial, **TRES MESES ANTES DE PRINCIPIAR LAS OBRAS**, un plano detallado, acompañado de documentos justificativos, de todas las obras de arte que por su importancia requieran ese trabajo. La escala para estos planos no excederá de 1/200. Para ser definitivos, deberán obtener la aprobación de dichos Ingeniero y Agente, y una vez aprobados por éstos en todos sus detalles, los contratistas se comprometen á ejecutarlos con entereza.”

Todos estos planos y estudios son los que están levantando y coordinando los ingenieros de la Casa Punchard, de acuerdo con el Ingeniero Oficial, señor Torres Mariño, que, de paso sea dicho, apenas está recién posesionado de su empleo, y comenzando á llenar sus funciones. Todos esos planos y estudios irán siendo enviados á Londres á Sir George Bruce y al señor Cisneros, para que ellos les den su aprobación definitiva, ó los modifiquen de la manera que estimen más conveniente, conforme al contrato. Cuando cada sección de la obra sea debidamente aprobada, los contratistas la ejecutarán con entereza, como dicen las *Especificaciones*.

No obstante estas demoras (si demoras pueden llamarse los más esenciales trabajos) inherentes á la clase de obra que va á ejecutarse, y á la carencia de herramientas en los primeros días, en la empresa del ferrocarril *ha habido desde que se recibió, ocupación para todos los obreros que han querido solicitarla*, y en efecto allá están trabajando más de ochocientos hombres de esos que verdaderamente quieren ocupación y salario; y estamos autorizados para hacer saber á cuantos quieran ganar dinero en la empresa, á cambio de verdaderos servicios, que el señor Spencer y sus ingenieros los aguardan en el Magdalena, en el Nus y en el Porce, con buena paga, con buena alimentación, con buen servicio médico á cargo del doctor José Vicente Restrepo y sus compañeros; pero eso sí, á trabajar con las muñecas, en ningún caso á vagar en la línea como truhanes ó estorbos de la policía y de los trabajadores; á cumplir los contratos que celebren, no á seguir el ejemplo de ciertos tres sujetos que fueron á contratar y contrataron desmonte de alguna extensión, pero que á la primera contrariedad, al primer mosquito que los picó, á la primera víbora que vieron, se vinieron corriendo (con dinero de la

Compañía en el bolsillo) á dar parte de que “allá no hay trabajo; allá no hay con quién entenderse; eso se acabó...”

Para en caso de que los antioqueños y demás nacionales desoigan este llamamiento, la Compañía traerá del extranjero el número y calidad de obreros que necesite para cumplir su palabra empeñada; como va á establecer también servicio propio de buques en el río Magdalena, si el contrato que ya tiene con la Compañía de Transportes no fuere exactamente cumplido.

Se reitera á las personas de algún valer y conocimientos, que se interesen en este asunto importante, la oferta de poner á su disposición y enseñarles con toda cortesía, todos los trabajos ya hechos que se encuentran en la Oficina central, *en esta ciudad*, sin excluir los libros de contabilidad que lleva el señor Rivera, y aun los cablegramas, muy satisfactorios para el Gobierno y pueblo antioqueños, puestos por el Representante de la Compañía á sus principales de Londres, sobre las ventajas de la vía y progreso de los trabajos, y sobre la manera como el Departamento y la Nación han empezado á cumplir sus obligaciones pecuniarias.

Esos cablegramas, que son la expresión de la verdad hoy, levantarán en Inglaterra nuestro abatido crédito, satisfarán á la Casa contratista, y le servirán, junto con otras muchas noticias favorables, á preparar el mercado de la metrópoli británica para la emisión paulatina del empréstito ó empréstitos que la Casa habrá de solicitar allí con destino á obras públicas colombianas. Bien entendido que la construcción de las obras que ella ha contratado NO DEPENDE DE LA SUERTE DE ESOS EMPRÉSTITOS, como muy bien lo dice el contrato con Antioquia; pero aunque la Casa sea fuerte, como lo es, y la suma de £ 1.500,000 no la intimide, es mejor para ella y para todo el mundo *y así es la costumbre universal*, que esta clase de obras se hagan, en cuanto sea posible, con el concurso del mayor número de bolsillos, para que las ganancias, y sobre todo las contingencias de pérdida corran á cargo de la grande entidad cuasi anónima llamada Público, único que puede hacer frente sin angustias ni peligros reales á contratos en grande con esas otras entidades cuasi anónimas también llamadas Gobiernos.

A cumplir el contrato en sus términos estrictos, al par que á inspirar mayor suma de confianza en el mercado londonense, se dirigen ciertas operaciones sobre giros y letras verificadas aquí y que no se han podido explicar satisfactoriamente los vendedores del artículo en esta ciudad, algunos de los cuales han declarado ya, á la Casa Punchard en la indignancia, al pueblo antioqueño burlado en sus esperanzas y desfalcado en sus rentas, y á cuantos han intervenido en los contratos como otros tantos traficantes al estilo de Lesseps, Sans-Le Roy y compañeros.

La casa Punchard ha vendido letras aquí y hecho gastos en Londres, para materiales y trabajos en el Ferrocarril, por más de £ 12,000, como ya se ha dicho. Esta parte del fenómeno es la que *no se ve, ó no se quiere ver*, como diría Bastiat.

El Gobierno Departamental ha entregado á los Depositarios de Medellín las libranzas contra los rematadores de la renta de licores, correspondientes al año en curso, y el Nacional está emitiendo en estos momentos libranzas contra las aduanas por la suma de \$ 7.500,000 en pago de las £ 750,000 “que valen en los veinte primeros años, los intereses nacionales al 3°/o sobre la suma de £ 1.250,000 que el Departamento de Antioquia se obliga á pagar á los contratistas, como precio de la construcción del Ferrocarril desde puerto Berrío á Medellín, cotizando las libras esterlinas al precio de 200°/o por moneda corriente.”

Esta suma con que munícamente ayuda la Nación al Departamento de Antioquia, será entregada á los Depositarios de Medellín, y se dividirá en veinte series correspondientes á los 20 años en que debe amortizarse. Así está estipulado por el contrato número 2 de este año, aprobado por el señor Caro el 5 de Enero, y celebrado por Mr. Ridley con el Ministro de Fomento.

Se estipula allí también (artículo 4°) “que la cotización de las libras esterlinas al 200°/o de precio no tiene más objeto que facilitar la emisión y amortización de las libranzas; pues es convenido que los Depositarios de Medellín deben presentar cada año al Gobierno de la República *la cuenta del producido* de los trescientos setenta y cinco mil pesos en libranzas amortizadas en el año anterior, y que si éstos hubiesen producido más de treinta y siete mil quinientas libras, el excedente se entregará al Gobierno de la República, el cual deberá, por el contrario, pagar el déficit, si lo hubiere, á los mismos Depositarios.”

Y ya se había estipulado en el inciso cuarto de la cláusula XIV del Contrato de construcción con el Departamento, que “después de que sea fijado por los Depositarios de Medellín el precio de cada una de las letras ó libranzas que se giren, y de que se conozca la diferencia que existe entre el tipo de cambio que regía al expedir esos documentos y el que rija en el momento de hacer los pagos *que incumben á los mismos Depositarios*, éstos harán la cuenta y describirán en sus libros las correspondientes partidas, por crédito ó débito del Gobierno, según sea favorable ó desfavorable á éste la variación en el cambio, si hubiere ocurrido.”

De que se sigue, con claridad que ciega, que es á los Depositarios á quienes toca convertir en dinero, en el mercado de Medellín ó donde quieran, las libranzas nacionales y departamentales, QUE DEBEN REPOSAR EN SU PODER, y hacer los pagos.

Tanto el auxilio nacional como el producto de la parte de la renta de licores que afianza los contratos, están destinados para pagar: los intereses del empréstito (que no lo ha habido todavía), *los certificados por trabajo y material*, y por último, á la amortización del empréstito.

Por la cláusula XXVII del Contrato de construcción se estipula, además, que “hasta que se efectúe la primera emisión del em-

préstito y se haga el nombramiento de Depositarios en Londres [1] los certificados que se expidan en favor de los Contratistas serán cubiertos en Medellín y por los Depositarios de esta ciudad, á no ser que dichos contratistas exijan *que el pago se verifique en Londres* y den por escrito, y para ello, el correspondiente aviso."

El Representante de la Casa Punchard presentó yá el primer certificado de obra hecha (trabajo y materiales) á los Depositarios de esta ciudad, para que se lo paguen; y exigió que parte de ese pago (unas £ 700) se hiciera en Londres. Esto ha motivado el que los Depositarios hayan buscado en esta plaza las susodichas libras en letras sobre Londres, que es lo único que han visto de las operaciones de que consta el apuntado fenómeno los enemigos del Ferrocarril.

"¡Cómo!" se han dicho: "¡Esta gente, que diz que iba á traer tanta plata, está, al contrario, comprando letras sobre Londres con los guiñapos de papel que ha logrado arrancarles á nuestros pobres Gobiernos! ¡Horror, horror!"

De lo que no se ve, de las £ 12,000 gastadas, y de las voces imperativas de los contratos, de eso se hace caso omiso y se redarguye con más suspicacia: "Si están gastando tanta plata aquí, ¿por qué compran letras sobre Londres?"

La Casa no compra letras sobre Londres ni sobre ninguna otra parte. La Casa no tiene más Representante aquí que el señor Spencer, quien ha vendido y vende letras contra su Casa, como pueden certificarlo el Banco Popular, los señores Gordon, Fischer, Lucrecio Vélez, Rudesindo Echavarría & Hijos, Mariano Uribe & Hijos, y otros. Los Depositarios muy honorables de Medellín no tienen nada qué ver con los giros y cuentas del señor Spencer y sus principales, ni éstos tienen que complicar su contabilidad con la de aquéllos. Pero los Depositarios de Medellín sí tienen cuentas con la Casa Punchard para pagarle, donde ella lo exija, en Londres ó aquí, los certificados por trabajo y materiales, que les presente debidamente autenticados; y cuentas con el Gobierno Departamental y con el Nacional para reducir, ellos por su mano, el dinero del país, que reciben en libranzas, á libras esterlinas, *que es lo que ambos Gobiernos se han comprometido á pagar á la Casa constructora.*

Y como para reducir dinero del país á dinero inglés es el precio de las letras lo que fija la equivalencia; y como por las estipulaciones copiadas de los contratos, esas operaciones tienen que hacerlas y describirlas en sus libros los Depositarios de Medellín, tenemos que por todo el tiempo de la primera emisión del empréstito, habrán los Depositarios, si lo exigen los Contratistas, de comprar letras sobre Londres hasta que reduzcan á dinero inglés la última libranza por el último pago á la Casa contratista. Cuando el empréstito se verifique, entonces los Depositarios de Londres harán esos pagos

[1] La Casa Punchard nombró yá para su Depositario á uno de los más respetables banqueros de Londres; el Gobierno no ha nombrado aún el suyo.

(véase la cláusula XXVII, citada). En el sencillo y previsor mecanismo de los contratos, el señor Spencer, Agente de la Casa contratista, encargado de hacer ejecutar la obra y de atender á que le paguen los certificados que vaya presentando, *no tiene ingerencia en las operaciones de los señores Depositarios*, que cumplen por su parte los deberes que los contratos les imponen.

Como la Casa Punchard nada gana ni pierde con las operaciones que ejecuten los señores Depositarios, con tal que le paguen sus certificados de obra hecha al tenor del contrato, sí ganan mucho ella misma y el Gobierno contratante con que en el mercado de Londres se vea, por hechos reales, como son letras pagaderas allí á la orden de Punchard & C^a, que los Gobiernos contratantes sí inspiran y dan plena confianza de que están cumpliendo todos sus compromisos.

Por último, la garantía del pueblo antioqueño está en que los Depositarios que manejan su dinero NO ENTREGARÁN SUMA ALGUNA sino por certificados de obra hecha á satisfacción de cuatro ingenieros de la mayor respetabilidad, tres de los cuales son nombrados por el Gobierno y que se llaman Bruce, Cisneros y Torres; en que el empréstito se emitirá “de modo que su producto sirva *oportuna-mente* para la construcción del Ferrocarril,” según lo reza el ordinal 6^o del Contrato número 6, adicional, aprobado por el señor Caro el 9 de Enero; en que la ejecución de la obra está confiada á una Casa de reputación universal, que hace más de cincuenta años se ocupa en obras de esta naturaleza en diversas partes del mundo, y que ha asegurado, además, con fianza de £ 10,000 el cumplimiento del contrato; y en fin, que está en el interés de los mismos constructores del Ferrocarril el que éste se lleve á efecto cuanto antes y sea una obra perfecta y durable en su clase, pues que en definitiva, cuando todo turbio corra, él será la hipoteca que ampare en todo tiempo los mismos derechos de los capitalistas que lo construyen.

Si el contrato es leonino, como lo pregonan varios señores, es claro que la Compañía debe tener singularísimo interés en cumplirlo estrictamente, porque si no lo cumple, ¿cómo hace para llevar esa famosa parte del león que á ella misericordiosamente le adjudican? Y si el contrato no es leonino, sino que es equitativo meramente, ¿cuál otro contrato presenta como éste tal cúmulo de garantías eficaces para las partes contratantes? El comercio exterior é interior de Antioquia, ¿no están basados en el crédito, es decir, en la *confianza mutua* del que da y del que pide al fiado? Los enormes intereses que las Casas extranjeras tienen vinculados con las Casas de comercio de aquí, ¿penden siquiera de un hilo, de un documento que haga fe ante Juez alguno de la tierra? Hasta la inconsecuencia debiera tener cierto pudor. . . .

Esperemos, pues, con toda confianza. La desazón que á muchos les produjo la provisión de ciertos empleos y sus sueldos, habrá de calmarse algún día; mucho más siendo cierto, como lo es, que esos sueldos quien los soporta es la Compañía, y no el Departamento, cuyas obligaciones constan en los contratos, con empleos ó sin

ellos, de un modo *invariable*. Si el Gobierno hallara personas capaces que los desempeñaran de oficio, la Casa se lo agradecería. *Inde iræ!*

Medellín, 28 de Marzo de 1893.

* * *

FERROCARRIL

Desde hace muchos días tiene prevenido el Ingeniero Residente todo el material de oficina, en el que se cuenta gran número de documentos en esqueleto y en papel timbrado, para contratos de desmontes, excavaciones, banqueos, obras de arte, y otros trabajos no clasificados. Persona fidedigna y bien enterada informa que varios de esos documentos han servido ya para contratos que el Ingeniero ha celebrado con sujetos competentes y que dan garantías de cumplimiento. En el texto de los documentos se observa una cosa propia tansolo de quienes dan completa seriedad á lo que hacen, y son cláusulas severísimas para los sub-contratistas. El que vaya á buscar un contrato lo encontrará remunerado de manera halagadora, pero se verá obligado al propio tiempo á mirar bien lo que hace, porque no le queda campo para jugar al tira y afloje, ni para retirarse cuando el mal humor ó la pereza se lo sugieran, ni para tratar de salir del compromiso de cualquier modo. Las estrechísimas voces de esos documentos son hechas para entenderse con hombres de mucha probidad y mucha energía, prendas indispensables para poder aceptarlas y cumplirlas con mutuo provecho de las partes contratantes.

En la obra de reconstrucción de la vía entre Pavas y Puerto Berrío se trabaja activamente, y sólo se aguarda la llegada de la herramienta é instrumentos pedidos á Inglaterra, llegada que se verificará pronto, para acometer la continuación de los trabajos de Pavas para acá. Creen los ingenieros que en todo este resto de año —y pensando, como piensan, poner mucha gente á la obra— el Ferrocarril alcanzará á llegar ó se acercará, por lo menos, á los límites del distrito de Puerto Berrío con el de San Roque. Puede no ser exagerado el cálculo de que—un día con otro, durante los últimos 9 meses de este año— haya 2,000 personas en jurisdicción de Puerto Berrío, ocupadas en servicio del Ferrocarril.

8 de Marzo.

* * *

RES, NON VERBA

Trae el número 4.º de *El Fonógrafo*, de 1.º de Marzo, un artículo titulado *Ferrocarril*, tendiente á demostrar la inconveniencia de renunciar al túnel de *La Quiebra*, para el paso de las locomotoras; artículo sugerido por la carta que el 10 de Febrero dirigió el señor Spencer á *El Espectador*, en que incidentalmente trata ese tema.

Con todas las consideraciones debidas al transparente autor de aquel escrito y al periódico que lo publica, permitan ellos unas ligeras observaciones sobre el particular.

Toda obra pública tiene en la circunscripción en que va á servir, tres períodos bien señalados: el de concepción, el de discusión y el de ejecución.

Para el Ferrocarril de Antioquia los dos primeros pasaron yá, con la circunstancia digna de mención de que en el segundo se emplearon largos meses de cruda batalla tipográfica y verbal, y de que por parte de los impugnadores de los contratos hubo más de una palinodia cantada en *do*, sin duda obedeciendo honradamente á nuevas y sinceras convicciones. Todo esto sucedió después de agotados los temas de discusión, y después de cansados los cerebros, los pulmones y las prensas que tomaron parte en la lid.

La grande obra se halla á la hora presente en el tercer período de que se ha hablado, en el período de ejecución, en el período del *res non verba*, en el período del hacha y la barra, á quienes la pluma, los tipos y la tribuna han cedido definitivamente la palabra.

Si públicos y solemnes documentos no engañan—que no engañarán—la madeja científica del Ferrocarril anda entre hábiles manos, que forzosamente han de intervenir de modo acorde al devanarla. El Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, así como el Ingeniero Residente y el Oficial, son personas de reconocida competencia, y no es creíble que en las determinaciones de ejecución que tomen, vayan á incurrir en disparates. Dadas las circunstancias personales de esos cuatro ingenieros, es explicable hasta en el más escéptico un poco de fe en ellos y en su probable acierto. Las únicas discusiones imaginables á estas alturas, serán las que tengan entre sí esos cuatro empleados para la solución de difíciles problemas de ingeniería que se susciten en el Ferrocarril. Por lo demás, es de suponerse que todos ellos tengan al tiempo de resolverse tales problemas, sus opiniones bien meditadas y estudiadas, y que probablemente las discusiones públicas que se promuevan sobre esos puntos no alteren en nada aquellas opiniones, y no sirvan sino como elemento de infecunda polémica.

No hay, por otra parte, semejanza alguna entre el personal encargado de la parte científica del Ferrocarril de Antioquia y la dirección unipersonal, absoluta y poco satisfactoria del desgraciado camino carretero al Magdalena. Con aquella dirección eran fáciles locuras evidentes como la del trazo de la vía en *Bermejales*, al paso que una obra en cuya dirección están sólidamente comprometidos los nombres de Bruce, Cisneros, Spencer y Torres Mariño, sí puede inspirar sólida confianza aun á los caracteres más suspicaces.

Que haya, pues, ó que no haya túnel en *La Quiebra*, es asunto que con cabal conocimiento y previas detenidas deliberaciones resolverán esos ingenieros, lo mismo que cualquiera otro problema grave de construcción. Los muchísimos antioqueños interesados en la obra, que no somos ingenieros, creemos bien pensado y bien hecho

lo que en achaques de ingeniería se piense y se haga con la intervención de cuatro reputaciones científicas; y hasta los pocos que lo son lo creerán también aun á pesar de anteriores opiniones personales, por la sencilla razón de que ocho ojos ven más que dos, máxime si los ocho están llenos de vigor y bien provistos de modernos auxiliares científicos.

En manera alguna tienen estas líneas carácter replicante ni de polémica; al contrario, se quiere en ellas decir esta verdad de á puño: que para la obra del Ferrocarril de Antioquia, las discusiones son actualmente estériles, si no inconvenientes, por estar aquella empresa en estado de ejecución, y que por consiguiente á todos los que en ellas se interesan, cuál más, cuál menos, les ha llegado el tiempo de obrar, de cooperar á su realización, en la medida de las propias fuerzas.

8 de Marzo.

* * *

REDUCCIÓN Á LO ABSURDO

Observaciones sobre el informe del Ingeniero Oficial, Sr. Rafael Torres Mariño.

El *Diario Oficial*, de Bogotá, número 9,179, hubo de salir doble, porque necesitó veinte columnas para publicar el informe del señor Ingeniero Oficial del Ferrocarril de Antioquia, sobre la solicitud de la Compañía constructora respecto á variaciones en las gradientes máximas de la obra, punto de que trata el Artículo 2º, Capítulo II, título I, de las Especificaciones para la construcción del Ferrocarril.

Si el señor Ingeniero se hubiera limitado á dar su opinión respecto á la conveniencia ó inconveniencia de la variación dicha, como se lo prescribe el artículo citado, los legos en la materia estaríamos hoy ansiosos de saber qué opinaban sobre tan importante asunto los altos empleados de la Empresa residentes en Londres, en quienes según la letra y el espíritu del contrato sobre construcción del Ferrocarril, reposa toda la confianza de las partes contratantes respecto de arduos puntos técnicos, y sobre quienes recae toda la responsabilidad de graves resoluciones sobre los mismos puntos.

Pero el señor Ingeniero se ha adelantado á la expectación general revelándole al público que las opiniones del Ingeniero Consultor y del Agente Oficial son absolutamente favorables á la variación propuesta; que el Ingeniero Residente está de acuerdo con el concepto de aquellos altos empleados, y que en consecuencia esos tres pareceres acordes forman mayoría absoluta sobre la opinión del señor Ingeniero Oficial, que es adversa á la variación. Para los legos, pues, la cuestión está resuelta. El Agente Oficial, de quien según el contrato *depende* el Ingeniero Oficial; el Ingeniero Consultor, de quien según el mismo contrato *depende* el Ingeniero Residente, y este mismo Ingeniero Residente, igual en categoría al Ingeniero Oficial,

por disposición del propio documento, están por el *si* en la cuestión propuesta. En contra de su voto tiene, por consiguiente, el señor Ingeniero Oficial los votos de dos empleados legalmente superiores á él, y el de un su igual jerárquico. ¿De qué lado están las presunciones de acierto? Dígalo el mismo señor Ingeniero Oficial. El puede ser—y será tal vez—el mejor ingeniero teórico salido de los claustros bogotanos; pero no ha hecho todavía un ferrocarril. En cambio, el señor Bruce está sólidamente recomendado como notabilidad científica, de alta reputación y responsabilidad qué comprometer en una decisión de éstas, y de prolongada práctica en qué fundar su resolución; al señor Cisneros lo acompaña idoneidad notoria como Ingeniero electivo y veterano en toda la extensión de la palabra; y respecto de los señores Spencer y Costabadie, sus opiniones están abonadas por una larga práctica en construcción de ferrocarriles en nuestra América tórrida. En la votación perdió yá el pleito el señor Ingeniero Oficial, no solamente con los votos del Ingeniero Consultor, el Agente Oficial y el anterior Ingeniero Residente, sino también con los del Ingeniero Residente actual, señor Costabadie y el del señor Menocal, á todos los cuales el señor Torres Mariño los reconoce como eminentes Ingenieros. Añádanse á estos nombres los de los señores Ridley, Valcke, Lively, Johnson, Mackenzie y otros pertenecientes al actual cuerpo de Ingenieros que trabaja en el Ferrocarril, y aun los de la mayor parte de los que trabajaron con Mr. Jones, y se tendrá un acervo de opiniones que merecen acatamiento.

Pero es el caso que el señor Ingeniero Oficial no se da por vencido. Derrotado por el número de votos de sus contendores, abandona el teodolito y las tablas logarítmicas—armas del matemático—y tomando la pluma del jurista se ase de una palabra del contrato para querer que esa palabra cambie el sentido manifiesto del mismo artículo de que hace parte.

Hé aquí el asunto: el artículo en cuestión dice que “cuando fuere preciso variar las gradientes máximas señaladas en el artículo anterior, por motivo de obstáculos naturales que los Contratistas consideren insuperables, éstos *justificarán tal hecho ante el INGENIERO CONSULTOR Y EL AGENTE OFICIAL*, previos INFORMES *del Ingeniero Residente y el INGENIERO OFICIAL*, y AQUELLOS, de común acuerdo, PODRÁN DECLARAR la absoluta necesidad de la variación, Y SEÑALARÁN el sistema de tracción y de construcción que debe ser empleado, el cual en todo caso debe garantizarse en su buen éxito por los contratistas.

“Si hubiere desacuerdo entre tales Ingenieros y Agente, la variación no podrá efectuarse. La solicitud de los contratistas sobre el particular será puesta inmediatamente en conocimiento del Gobierno del Departamento, y á éste se dará cuenta de la resolución de los ingenieros, antes de su cumplimiento.”

Del párrafo que dice “si hubiere desacuerdo entre tales Ingenieros y Agente, la variación no podrá efectuarse.” deduce el señor

Ingeniero Oficial que él es el árbitro de la cuestión, y que en consecuencia su solo voto debe prevalecer contra el del Ingeniero Consultor, el del Agente Oficial (su superior inmediato), el del Ingeniero Residente actual, el del Ingeniero Residente anterior y el del señor Menocal. Se desentiende completamente del espíritu y de la letra del cuerpo del artículo, para asignarle al parágrafo un alcance que no puede tener sin incurrir en contradicción y en absurdo; tanto más cuanto que todo el nudo de la dificultad consiste en una *s*, que probablemente no puso en el original el señor Valcke, autor de las Especificaciones, y que si aparece en el contrato escriturado, puede muy bien consistir en que ese contrato se imprimió en papel sellado, para llevarlo á la Notaría, con los mismos moldes que sirvieron para impresión idéntica destinada á la circulación. Decimos que probablemente el señor Valcke no puso esa *s* en el original, por dos razones: 1.^a, porque él es hombre de entendimiento sano y de clara inteligencia, y como tal, no pensaría nunca en escribir, una en pos de otra, dos cosas que tan abiertamente se contradicen; y 2.^a, porque en su réplica á la censura que el señor Fabriciano Botero hizo á las Especificaciones, al citar la frase de que se trata (*cuando no había sospechas ni asomos de la cuestión que ha iniciado el señor Ingeniero Oficial en su informe*) escribió “tales Ingeniero y Agente” y no “tales Ingenieros y Agente.” (Documentos sobre el Ferrocarril, página 254, línea penúltima). En lo cual se ve con claridad que—ora porque copiara sus primeros originales ó borradores, ora porque se fiara en su memoria—seguía su pensamiento primitivo, haciendo cuadrar la frase *Ingeniero y Agente* con las terminantes disposiciones del cuerpo del artículo. Si en los otros documentos impresos sobre el asunto aparece *Ingenieros* y no *Ingeniero*, es racional imputarlo á yerro tipográfico. Todos los que aquí publican algo por la imprenta saben cuán fácil es el desliz ó la omisión de una letra, el cambio de palabras, y aun el trastrueque de frases, que ocurren en las tipografías. Sería el colmo de la nitidez en una impresión nuestra el consistente apenas en aumento de una sola letra, en publicación tan extensa como la del contrato sobre construcción del Ferrocarril de Antioquia. Mas suponiendo que originariamente hubiera escrito el señor Valcke *ingenieros* y no *ingeniero*, la presunción de yerro involuntario está clara, desde que el contrato se interprete—como es forzoso interpretarlo—según las reglas que para el caso da el derecho civil en las leyes vigentes.—El Código de la materia contiene disposiciones tan claras y terminantes como estas:

A. Conocida claramente la intención de los contratantes, debe estarse más á ella que á lo literal de las palabras.

B. El sentido en que una cláusula puede producir algún efecto, deberá preferirse á aquel en que no sea capaz de producir efecto alguno.

C. En aquellos casos en que no apareciere voluntad contraria, deberá estarse á la interpretación que mejor cuadre con la naturaleza del contrato.

D. Las cláusulas de un contrato, se interpretarán unas por otras dándose á cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad.

¿Cuál fue la intención de los contratantes respecto al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial? Que esos empleados fueran los que tuvieran la *supremacía técnica* en cuanto á la construcción del Ferrocarril. ¿Cuál fue la intención de los mismos contratantes respecto al Ingeniero Oficial? Que este empleado *dependa del Agente Oficial* y del Gobierno. ¿En qué sentido puede producir efecto la cláusula sobre variación en el sistema de construcción del Ferrocarril? En el terminante de que los superiores jerárquicos en materias científicas (los ingenieros residentes en Londres), “sean quienes de común acuerdo puedan *declarar* la absoluta necesidad de la variación y *señalar* el sistema de tracción y de construcción que debe ser empleado, el cual en todo caso debe garantizarse en su buen éxito por los contratistas;” y también en el sentido de que á este respecto el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial no tengan más funciones que las de *informar* á esotros sobre el punto. ¿Cuál es la interpretación que mejor cuadra con la naturaleza del contrato? La contenida en la cuestión anterior, á saber: que los superiores instituidos para *declarar* y *señalar*, declaren y señalen; y que los subalternos instituidos para *informar* informen solamente, y no extralimiten esa función ni se aventuren á declararse por sí y ante sí—sin más fundamento que un palmario yerro caligráfico consistente en la adición de una letra á una palabra—en árbitros y señores del dictamen definitivo en cuanto al modo de construcción de la vía férrea, y por ende en jueces de última instancia respecto del negocio más interesante para Antioquia. ¿Qué cláusulas del contrato son pertinentes para aclarar el punto que el señor Ingeniero Oficial nó sólo ha puesto en tela de juicio sino que lo ha declarado resuelto en favor de sus opiniones? Las cláusulas XXI y XXII, que señalan categóricamente y deslindan con toda claridad las funciones de unos y de otros ingenieros. Según la XXI, la creación de los puestos de Ingeniero Consultor y Agente Oficial es “para todos los objetos que en el contrato se expresan, *relacionados con la construcción de la vía y con* LA RESOLUCIÓN DE CUESTIONES TÉCNICAS.” Según la XXII, *tales Ingeniero y Agente* tendrán en Antioquia sendos subalternos que *DEPENDEN* de ellos, llamados el uno Ingeniero Residente, y el otro Ingeniero Oficial. ¿Y es uno de estos subalternos el que con extraña seguridad se sale de sus funciones de mero informante, y viene á decirles al Gobierno y al pueblo antioqueño, al Ingeniero Consultor, al Agente Oficial y al “eminente Ingeniero,” como llama el mismo señor Torres Mariño al señor Menocal: “lo que se pretende sobre cambio de sistema ordinario de construcción en algunas partes del Ferrocarril, no es de mi gusto, y por consiguiente no se hará!”

En esta cuestión existe un preciso dilema, un verdadero “*impase*,” á saber: ó el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial son hombres de ciencia y de probidad, merecedores de plena confianza, y entonces su voto acorde es el que por la recta interpretación del contrato debe privar en el asunto; ó carecen de una de aquellas

cualidades ó de ambas, y entonces deben ser reemplazados por quienes las posean, ó deben eliminarse sus empleos, para acumular sus funciones á las del Ingeniero Oficial. Pero es así que nada de esto último ha sucedido, luego en principio y jurídicamente su voto debe inspirar confianza; pero es así que inspiran confianza, luego su opinión debe prevalecer; pero es así que su voto es el decisivo, luego la creencia del señor Ingeniero Oficial de que en no queriendo él no se llevará á cabo la variación que creen buena dos superiores suyos, dos iguales jerárquicos, y el señor Menocal, por añadidura elocuente, no pasa de ser una inasible ilusión, un error lamentable para los que de veras estimamos personalmente al señor Torres Mariño, como él lo merece.

Mas supongamos por un momento que para resolver definitivamente sobre el asunto de variar el sistema de tracción no fuera bastante la creencia acorde del Ingeniero Consultor y el Agente Oficial; y supongamos también que las funciones del Ingeniero Residente y del Ingeniero Oficial no estuvieran limitadas á informar, sino que fueran parte integrante de la resolución final. Para este caso, allí estaría el Artículo 3º del “contrato número 81 de 1892, adicional al número 80 del mismo año, sobre construcción del Ferrocarril de Antioquia,” celebrado aquél en Bogotá el 7 de Noviembre último, entre los delegados del Gobierno de este Departamento y el mandatario de Punchard, Mc Taggart, Lowther & Compañía. Hélo aquí:

“Artículo 3º Cuando en el contrato de Especificaciones se habla de Ingeniero Residente é Ingeniero Oficial para efecto de hacer valer sus opiniones ó funciones directas, se entenderá que ambos empleados en todo caso deberán obrar y resolver todo asunto *de acuerdo*, en conformidad con el contrato sobre construcción.”

Quiere esto decir lisa y llanamente que cuando los señores Ingeniero Residente é Ingeniero Oficial estén en desacuerdo en obrar y resolver, el voto del uno anula ó destruye el del otro, y que en tal caso es á los superiores jerárquicos á quienes compete dirimir la cuestión. El criterio de ese artículo es criterio puramente matemático, basado en aquel rudimentario principio de que $+a$ y $-a$ se destruyen.

De lo anterior se colige—aunque parezca cosa paradójica—que el señor Ingeniero Oficial estaría errado aun en el caso de que tuviera razón en interpretar como interpretó el párrafo del contrato primitivo en que se halla la *s* consabida.

Antes de concluir estos reparos al informe del señor Ingeniero oficial, y con el objeto de quitar cualquier duda respecto á la facultad que tienen el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial para decidir sobre lo que deba hacerse en el caso cuestionado, es pertinente citar el artículo 4º, capítulo I, título IV de las Especificaciones, *posterior* al paso de tales Especificaciones en que el señor Ingeniero Oficial apuntala su interpretación:

“ Artículo 4º En las PORCIONES de vía que exijan un esfuerzo permanente de tracción más considerable, los contratistas se obligan á adoptar un *armamento* (sic) ó equipo en relación con tales exigencias. Estas porciones se determinarán de común acuerdo entre los contratistas, el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial desde el momento en que sean depositados los planos definitivos previstos en el artículo 3º A, capítulo I, título I.” (Para nada se nombra al Ingeniero Residente ni al Ingeniero Oficial).

¿ Podrá haber algo más concluyente ? ¿ Podrá haber, en vista de esto, quién intente hacer privar una interpretación *ad hoc*, forzada y absurda, sobre una cláusula del contrato perentoria y posterior á la erróneamente interpretada ?

La doctrina de que las decisiones finales sobre graves puntos técnicos corresponden á los empleados de Londres, instituidos con ese fin, se refuerza con la lectura del primer contrato provisional, celebrado entre el señor Barrientos y la Casa constructora. Ese contrato, como genitor de los que después se han hecho, contiene la pristina esencia de la intención de los contratantes, y en él puede encontrarse el limpio abolengo de la doctrina aquella. En la parte de ese contrato correspondiente á lo que después se llamó Especificaciones, se lee lo que sigue :

“ 5ª Vía fija. Esta se asentará con rieles Vignoles de acero del sistema Vessemer, cuyo peso será de 40 libras por yarda lineal amordazadas con eclisas de acero y atornilladas en la forma usual, *pero en las porciones de la línea donde se pueden adoptar otros medios de tracción que no sea por locomotoras usuales, se modificará la vía,* DE CONFORMIDAD CON LO QUE SE ACUERDE CON EL INGENIERO CONSULTOR.”

Se ve claramente que desde el principio de las negociaciones se le atribuía al Ingeniero consultor la función de resolver definitivamente sobre graves puntos técnicos. Después se creó el empleo de Agente Oficial con idéntica facultad, seguramente para darles á esas decisiones—que hoy deben proferir los dos ingenieros—las mayores probabilidades posibles de acierto.

El mismo señor Fabriciano Botero en la crítica á las Especificaciones del señor Valcke, las interpretó en el sentido de que son el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial quienes deciden en última instancia sobre puntos técnicos. Respecto del artículo 1º, capítulo II, título I de las Especificaciones, dice irónicamente que “quizá habría sido mejor, en lugar de escribir tanto disparate, no haber hecho nada, y haber puesto en el contrato una cláusula que dijera : *El Ferrocarril se hará como el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial lo dispongan.*” De esto se deduce que el señor Botero, á obrar consecuentemente con lo que dijo ayer, le negará hoy al señor Ingeniero Oficial el concurso de su voto para apoyarlo en la interpretación que venimos combatiendo.

El señor Ingeniero Oficial, á su turno, hace incapié, para refuerzo de su interpretación, en las siguientes palabras del señor Valcke:

“ Es decir que es preciso el acuerdo *absoluto* entre cuatro ingenieros, todos ellos al servicio del Gobierno y dos por lo menos colombianos, no solamente sobre oportunidad sino también sobre la eficacia de la solución propuesta.”

Pues bien : estirando cuanto se puede el alcance de estas palabras en el sentido de que apoyen la opinión del señor Ingeniero Oficial, querrían decir—á lo sumo—que mientras no hubiera mayoría *absoluta* de votos entre los cuatro ingenieros, no se podría llevar á cabo la variación. No se va á examinar si esto es así ó no : lo que importa por el pronto es saber que el señor Valcke no dijo que en su concepto se necesitaba, para verificar la variación, el acuerdo *unánime* de los cuatro ingenieros, que es el valor que á sus palabras quiere atribuirle el señor Ingeniero Oficial. La idea de *unanimidad*, para que resalte sin lugar á duda, tratándose de número de votos, tiene que expresarse con la misma palabra ó con alguna de sus afines. En tanto que eso no suceda, esto es, en tanto que no se emplee uno de esos vocablos, de todo se hablará menos de unanimidad.

Si al mismo señor Ingeniero Oficial le quedare alguna duda respecto al modo como debe interpretarse el artículo discutido en las Especificaciones, vaya, para desvanecerla, un ejemplo similar :

Supongamos que en un contrato del señor Ingeniero con el Gobierno se habla en varias cláusulas persistentemente de doce mil pesos como honorario anual por su trabajo, y supongamos asimismo que en la cláusula final se dice : “ dichos mil pesos se pagarán en moneda colombiana.” ¿ Consentiría el señor Ingeniero en que so pretexto de la letra de esa cláusula final se desatendieran el cuerpo y el espíritu del contrato, y en consecuencia se le pagaran solamente mil en vez de *doce mil* ? Jamás ; y para asegurarlo así no es preciso suponerle apego al oro al señor Ingeniero, sino simplemente suponerlo á él celoso de su derecho como debe serlo todo hombre. Y con mayor fe y energía defenderá su derecho si el contrato que tal yerro contiene, está reformado por otro que no da lugar á dudas de ninguna clase.

En cuanto al punto concreto de la conveniencia ó inconveniencia del sistema de cremalleras para ciertos trayectos del Ferrocarril, de que tan enemigo se muestra el señor Ingeniero en su informe, ya verá el público y ya juzgarán los peritos en la materia lo que digan los “ eminentes ” ingenieros á quienes les ha tocado opinar ó resolver sobre el asunto. Por de pronto baste saber que no es en Antioquia donde se va á hacer ensayo de semejante sistema. Estadísticas frescas sobre ferrocarriles demuestran que en todo el mundo las cremalleras se están usando con resultado satisfactorio. Díganlo, si no, los ferrocarriles de Río Janeiro, Corcovado, Puerto Cabello y el gran ferrocarril de Buenos Aires á Valparaíso, en América ; los de Hartz, Oertelsbruch y Rotthorn, en Europa ; el de Nueva Zelandia en Oceanía, el de Himalaya en Asia, etc. ; en todos los cuales se usa el sistema para vencer pendientes desde 6 hasta 15°₁₀ y en algunos hasta con doscientos trenes por día.

Quien quiera hacer una completa refutación del extenso informe del señor Ingeniero Oficial, tendrá de dónde sacar materia para un volumen. Mas comoquiera que el objeto del presente escrito no es sino demostrar que es al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial, exclusivamente, á quienes corresponde dictar resolución definitiva sobre el asunto de emplear ó no el sistema discutido; y comoquiera que esa demostración queda efectuada, no con argumentaciones especiosas ni con sofismas embaucadores, sino con el llamamiento que se ha hecho de la atención á la claridad de intenciones, y al espíritu y aun á la *última* letra del contrato, debemos concluir. No lo haremos, sin embargo, sin detenernos un instante en la observación que hace el señor Ingeniero, de que “si ahora se le dieran á Antioquia 31 kilómetros de línea por el sistema Abt, *pudiera muy bien suceder* que dentro de pocos años fuera considerado ese sistema como tan atrasado y tan inconveniente que el mayor deseo de este pueblo progresista fuera el reemplazarlo en esos 31 kilómetros por el nuevo y mejor sistema entonces existente.” El *pudiera muy bien suceder*, si se aplicara como base de raciocinio en estas materias, conduciría á pueblos y á individuos á completa inacción, porque como el progreso es indefinido, el que quiera esperar el último invento en punto de locomoción, tendrá que esperar la consumación de los siglos. También *pudiera muy bien suceder* que dentro de pocos años, la divina chispa que el hombre lleva en el cerebro, siempre activa, siempre audaz y siempre ambiciosa, diera con la resolución del problema de la dirección discrecional de vehículos aéreos. ¿Debería por esto el hombre del día renunciar á los medios que para su locomoción le brindan la ciencia y la industria actuales? ¿Debería Antioquia—usando ese singular criterio—suspender toda tentativa de ferrocarril, y ponerse á aguardar que la dirección á voluntad de los globos aereostáticos la igualara á todos los pueblos de la tierra en medios de locomoción?

El clásico apólogo del español que vivía aguardando la última moda para pedirle un vestido al sastre, tiene demasiada elocuencia. Cualquiera puede vestirse á la última moda que *haya*, pero nadie se vestirá según la última moda que *pueda haber*. En cuanto á ferrocarriles de montaña, como el nuestro, el último invento, la última palabra, “*la última moda*” es precisamente el sistema Abt, que tan decididamente repudia el señor Ingeniero Oficial.

A cada época, á cada sociedad, á cada generación humana les toca su labor. El hombre de hoy mejora lo que dejó el de ayer; el de mañana perfeccionará lo que el de hoy pueda legarle. Hoy por hoy, dadnos ferrocarril, señores Ingenieros; que si nuestros hijos lo hallaren imperfecto algún día, ya ellos se ingeniarán para hacerlo mejor.

Medellín, Julio de 1893.

RECTIFICACIÓN

República de Colombia.—Departamento de Antioquia.—Secretaría de Hacienda.—Sección 3ª.—Número 6,154.—Medellín, Julio 14 de 1893.

Señores Directores de *El Fonógrafo*.—Presentes.

Sírvanse hacer en el próximo número de su periódico la siguiente rectificación al editorial del número 33, titulado “Informe del Ingeniero Oficial del Departamento de Antioquia :”

Dice el editorial: “ Cuando en este mismo periódico pedíamos ahincadamente que ese documento se diera á luz, creíamos hacer un servicio al Departamento, llevando á la discusión de personas honradas y competentes, que por fortuna abundan entre nosotros, las variaciones substanciales que al contrato de construcción intentaba hacer alguno de los Ingenieros de la Casa, y á las cuales se oponía abiertamente el señor doctor Torres Mariño.”

El Ingeniero en Jefe de los contratistas ha estado levantando un *plano general del Distrito de la Quiebra* por el sistema de tracción, en uso del derecho que les concede el siguiente artículo de las Especificaciones :

“ Artículo 2.º Cuando fuere preciso variar las gradientes máximas señaladas en el artículo anterior, por motivos de obstáculos naturales que los contratistas consideren insuperables, éstos justificarán tal hecho ante el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, previos informes del Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial, y aquéllos, de común acuerdo, podrán declarar la absoluta necesidad de la variación y señalarán el sistema de la tracción y de construcción que deba ser empleado, el cual en todo caso debe garantizarse en su buen éxito por los contratistas.

“ Si hubiere desacuerdo entre tales Ingenieros y Agente, la variación no podrá efectuarse.

“ La solicitud de los contratistas sobre el particular será puesta inmediatamente en conocimiento del Gobierno del Departamento, y á éste se dará cuenta de la resolución de los Ingenieros, antes de su cumplimiento.”

El Ingeniero Oficial que tiene también derecho, conforme á este artículo, para tomar parte en este debate técnico, pasó á la Gobernación el informe que ha motivado la polémica de publicación iniciada por *El Fonógrafo*, y cuyo recibo de tal informe por este Despacho se hizo en los siguientes términos, aunque la solicitud de los contratistas á que se refiere la parte final del artículo copiado no había sido aún presentada al Gobierno del Departamento :

“ *Secretaría de Hacienda y Fomento.—Sección 3ª.—Número 6,012.—Medellín, 16 de Mayo de 1893.*

“ Señor doctor Rafael Torres M., Ingeniero Oficial.—Presente.

“ Correspondo á su atenta carta oficial datada el 13 del mes corriente, número 31, dirigida al señor Gobernador y remisoria de

su interesante estudio sobre la variación de las gradientes máximas y cambio del sistema de tracción en el ferrocarril.

“El señor Gobernador me ordenó enviar su trabajo al señor Cisneros, Agente Oficial en Londres, y significar á usted el reconocimiento del Gobierno por tan perentoria prueba de su inteligente consagración al servicio del Departamento.

“Reitero á usted la protesta de mi distinguida consideración con que soy,

“Su atento y seguro servidor,

“ABEL GONZÁLEZ.”

Este informe se envió al Agente Oficial, para los efectos del artículo que queda copiado, y al señor Ministro de Fomento, para que el Supremo Gobierno se impusiera en el contenido de tan importante documento y demás fines.

Cuando *El Fonógrafo* instó *ahincamiento* por la publicación del expresado informe, la Gobernación, deferente á las exigencias moderadas de la prensa, consultó con el Gobierno si debía publicarse esa pieza, antes de oír á los demás Ingenieros que deben intervenir en el asunto, y contestó así:

“Usted único Juez en publicación. Gobierno no debe mezclarse en discusiones técnicas de túnel y Abt. *Eso sólo los iniciados y los que no hayan visto esas cosas sólo en libros.* Publicaré informe porque aquí publicamos todo documento de esa naturaleza. *Creo que aún no ha llegado ocasión de esas discusiones,* pues supongo que el ferrocarril no está llegando al lugar del túnel. Salúdolo.

“GOENAGA.”

Como se ve, es totalmente inexacto lo que dice el editorial cuando afirma que el Gobierno “reprueba la conducta del señor Gobernador y confirma plenamente que teníamos (*El Fonógrafo*) sobrada razón en lo que exigíamos,” máxime cuando en otro telegrama dice:

“Procuren cumplir y hacer cumplir sin obstáculos el Contrato. Así no habrá dificultades y *los empréstitos vendrán para que todos crean.*

“Amigo afectísimo,

“GOENAGA.”

Los elogios que el editorial tributa al Ingeniero Oficial por este informe, se los había tributado la Gobernación primero que cualquiera otro funcionario ó particular, como se ha visto por el oficio de esta Secretaría que dejo copiado.

Dios guarde á usted.

ABEL GONZÁLEZ.

A propósito de esta rectificación, debemos añadir que los trabajos del Ferrocarril se han reducido, por parte de los Contratistas, á conservar las primeras 15 millas con el fin de mantener el tráfico y atender á las obras de reconstrucción, y las otras 15 restantes las sostiene el Gobierno del Departamento con el mismo objeto. Se ha suspendido la colocación de las traviesas nuevas por exigir las *Especificaciones* el término de seis meses después de cortadas, para practicar aquella operación. Para emprender las obras de arte se han levantado los planos y se han enviado á Londres para que el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, con vista de aquéllos, den las órdenes del caso para emprender dichas obras de reconstrucción y las variaciones que se indiquen. Hoy por hoy, todo queda reducido á cubrir los gastos por trabajo hecho y material introducido.

Los que no están al corriente de las cosas se figuran que la obra se paralizará definitivamente. Es un error. Los Contratistas sólo esperan la aprobación de los planos para continuar los trabajos con la mayor concurrencia de obreros, con tanto mayor razón cuanto, según las noticias que se han comunicado de Londres al Ingeniero en Jefe, Mr. Spencer, está ya organizado en aquella metrópoli el Sindicato que *ha tomado en firme* los Empréstitos para la construcción de los ferrocarriles de Santander y Antioquia.

(*El Progreso*).

* * *

MEMORIAL IMPORTANTE

Bogotá, Junio 30 de 1893.

A S. S.^a el Ministro de Fomento.—Presente.

Me permito llamar la atención de S. S.^a hacia ciertos hechos que se han cumplido en el Departamento de Antioquia, relacionados con el contrato del Ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín; hechos que considero deben ser conocidos por S. S.^a, una vez que su alcance puede llegar á afectar el cumplimiento del contrato mismo, en el cual, sin duda, tiene que estar altamente interesado el Gobierno nacional.

Una vez celebrado un contrato, sus disposiciones son ley ineludible para las partes contratantes. Este es un principio elemental que nadie revocará á duda, y al Gobierno sobre todo, como guardián que es de los intereses de la Nación, le está impuesta la más nimia escrupulosidad tanto en el cumplimiento de las obligaciones por él contraídas, como en el deber de exigir que lo propio se haga por la otra parte contratante. Es evidente que la justa y estricta observancia de los trámites y disposiciones de un contrato dado, para la ejecución de hechos previstos, ó de reclamos posibles, es un deber tan ineludible como cualquiera de los otros que en el contrato se precisen y definan. La omisión en el cumplimiento de los trámites prescritos en un caso dado, por una de las partes, aunque ella se

crea dueña de la justicia, y aunque en realidad sí tenga esa justicia, constituye una violación de contrato tan clara y tan nociva en sus resultados como la falta de cumplimiento de cualquiera de las obligaciones precisas que el contrato contenga. Ocioso sería argüir sobre verdades tan axiomáticas, pues es evidente que si la absoluta convicción de que un reclamo es justo diera derecho para hacerlo efectivo sin apelar á tercero imparcial para que él decida, todo contrato y todo negocio quedará expuesto á la voluntad del más fuerte, ó del más listo. Sentados los razonamientos que preceden, paso á hacer la siguiente exposición :

1.º Según el contrato del Ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín, todos los fondos destinados á la ejecución de la obra, bien procedan ellos de la renta de licores destilados del Departamento, bien del subsidio nacional, bien del producto de las emisiones del empréstito que, según el mismo contrato, han de hacer los contratistas, deben ser entregados á ciertos empleados llamados Depositarios, creados por el artículo VI del citado contrato.

2º Las obligaciones de los citados Depositarios están clara y precisamente definidas en el contrato en cuestión, y ellos ni pueden dejar de cumplir ninguna de las que estén impuestas, ni ejecutar actos que no estén ordenados por el contrato. Ese contrato, pues, contiene todas las obligaciones de los Depositarios, y ninguna de las partes contratantes puede exigir de ellos que hagan algo distinto de lo prescrito en él.

3º Según el contrato se crean ciertos empleados con residencia en Londres, llamados así : “Ingeniero Consultor” y “Agente Oficial.” (Artículo XXI), y ciertos otros empleados, con residencia en Antioquia, llamados “Ingeniero Residente” é “Ingeniero Oficial.”

4.º Los pagos que se hagan á los contratistas por los Depositarios, quienes, como queda dicho, son los únicos que han de manejar todos los fondos arbitrados para el cumplimiento del contrato, sólo pueden ser hechos por éstos en vista de los certificados que se expidan por el “Ingeniero Consultor” y el “Agente oficial” de Londres, ó por el “Ingeniero Residente” y el “Ingeniero Oficial” de Antioquia (Artículo XXV). Además, dispone el contrato que “los certificados que se libren por el “Ingeniero Residente” y el “Ingeniero Oficial” (que son los empleados que se hallan en Antioquia) se considerarán como provisionales y aproximados y para pagos en cuenta. Para que obtengan el carácter de firmes y definitivos, se requiere que sean revisados y aprobados por el “Ingeniero Consultor” y el “Agente Oficial” (Artículo XXVIII).

5.º Por la cita que precede del Artículo XXVIII, se ve que el contrato da el carácter de definitivos y firmes á los certificados firmados por el “Ingeniero Consultor” y el “Agente Oficial,” y que es á dichos empleados á quienes toca revisar y aprobar los certificados expedidos en Antioquia por el “Ingeniero Residente” y el “Ingeniero Oficial.” En cuanto á los Depositarios, el certificado que lleve la firma, bien de los empleados de Londres, “Ingeniero Consultor” y

“Agente Oficial,” ó bien de los empleados de Antioquia, “Ingeniero Residente” ó “Ingeniero Oficial,” es un documento perfecto, que llena todas las formalidades que ellos deben exigir, y que por consiguiente, están en la obligación de pagar, sin que para no hacerlo pueda servirles de excusa la orden que el Gobierno les dé, aun cuando esa orden vaya acompañada de la declaración por parte del Gobierno departamental, de que él asume toda la responsabilidad; pues ese Gobierno no tiene derecho para dar órdenes á los Depositarios, á quienes toca cumplir el contrato y no el aceptar responsabilidades por la violación de él.

6.º Es preciso tener en cuenta que los certificados, para ser completos y perfectos, bien sean expedidos en Londres ó en Medellín, tienen que ser firmados por el Agente Oficial ó por el Ingeniero Oficial, respectivamente, y que estos empleados son los representantes del Gobierno y los encargados de velar por los intereses de él. Así, pues, puede decirse que el Gobierno ha aprobado por medio de un Agente suyo todo certificado que se presente á los Depositarios.

7.º Con fecha Junio 14 se expresa el Gobernador, señor García, en los términos siguientes: “Reunión ahora conmigo de los señores Spenser, Mauris, Costavide, Stevens y Secretarios y Administrador Tesoro. Mr. Spencer convino en que trabajos, conforme contrato, deben suspenderse por ahora, y agregó: Que certificados Ingeniero Consultor y Agente Oficial por libras esterlinas (10,000) diez mil, para gastos preliminares, constituyen gastos particulares desde hace más de dos años, hecho por Punchard y compañeros para hacer los contratos.’ Como yo protestara enérgicamente contra eso, Mr. Spencer quiso dorar la píldora, diciéndome que me enviaría explicaciones de gastos legítimos, pero no pudo borrar la mala impresión de los oyentes. Inmediatamente di orden á doctor Lisandro para que suspenda bajo la responsabilidad del Gobierno, el pago de dichos dos certificados. Pasado mañana enviaré á Londres las correspondientes protesta y reclamación.”

8.º Es de advertirse que la relación del señor Spencer respecto de lo que dijo él en la reunión á que se refiere el Gobernador, señor García, no concuerda con lo expuesto en el telegrama que se acaba de copiar. Empero, esto no hace al caso; y aceptando como hecho cumplido el que el señor Spencer sí dijera textualmente las frases repetidas por el señor García, eso, cuando mucho, constituiría una buena prueba en poder del Gobierno departamental para sostener la justicia de su reclamo, bien ante los contratistas mismos, ó bien, si él no fuere atendido por ellos, ante los arbitadores de que se habla en el artículo XLV, encargados de dirimir toda diferencia que ocurra entre el Gobierno y los contratistas. La acción del señor Gobernador consistente en ordenar al Depositario señor Lisandro Uribe, que es el representante del Gobierno, que se suspenda el pago de ciertos certificados, es violatoria de las prescripciones del contrato. Si el Depositario cometiera el error de obedecer una orden emanada de quien no tiene derecho de darla, quedaría sentado un

precedente funesto que impediría la realización del contrato; pues es evidente que ni los contratistas mismos, ni ningún capitalista querrán invertir ó emplear un solo peso siquiera en el desempeño de un contrato que, lejos de ser regla fija para entrambas partes, está sujeto á ser violado á voluntad de una de ellas. Es de esperarse que, en cumplimiento de su deber, el señor Lisandro Uribe haya desconocido la orden del Gobernador; pero en todo caso, el procedimiento empleado, desde la alta posición del funcionario, tiene que producir malísima impresión y un justo sentimiento de desconfianza, que es conveniente hacer desaparecer cuanto antes. Con fecha Junio 18, dice el Gobernador, señor García, refiriéndose al abogado de los contratistas: “Después larga conferencia, quedamos acuerdo en todo, especialmente en no mover polémica y esperar fallo Londres;” pero á pesar de esto, no se ha ordenado la anulación de lo dispuesto por el Gobernador, quien, como se ve, ordenó por sí y ante sí la suspensión del pago de certificados que llenaban todas las formalidades, puesto que estaban firmados por el Agente Oficial (representante del Gobierno) y por el Ingeniero Consultor.

9.º Lo que se desea es que se respeten por parte del Gobierno departamental los trámites prescritos en el contrato, y una simple indicación del Ministerio de Fomento sobre este particular, haciendo referencia al caso que acaba de exponerse, será, sin duda, suficiente para que se proceda con arreglo al derecho establecido.

10. Según queda demostrado, los certificados firmados por el Ingeniero Oficial y por el Ingeniero Residente, una vez expedidos, además de ser documentos perfectos para los Depositarios, no podrán ser alterados sino por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial, sin que á los mismos empleados que los han firmado, les quede acción retroactiva de ninguna especie respecto de ellos. Esto está fundado en un principio elemental de justicia, pues es claro que si la firma de un individuo ó de un empleado cualquiera, está sujeta á que él mismo, después de darla, la anule con unos ó con otros pretextos, será de todo punto imposible el saber si una operación dada quedaba terminada ó nó. Aceptar tales procedimientos equivaldría á aceptar el capricho de las personas, como ley más fuerte que la firma de ellas mismas; firma que implica compromiso sagrado, garantizado con el honor del firmante.

11. Según informes recibidos en el Ministerio de Fomento, el Ingeniero Oficial retira, es decir, anula la firma suya puesta al pie de los certificados correspondientes á los meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril y Mayo. Estos certificados deben ser aprobados y revisados por el Agente Oficial y el Ingeniero Consultor (Artículo XXVIII); pero una vez firmados por el Ingeniero Oficial, este último no tiene derecho, en ningún caso, ni por ningún motivo de retirar ni de anular su firma.

12. El artículo XXVI del contrato dispone lo siguiente, sobre los certificados que han de ser firmados por el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial: “En los primeros siete días de cada mes, el

Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial, de acuerdo con las personas que para el efecto designen los Contratistas, levantarán el plano correspondiente á la mensura progresiva de la sección de vía férrea hecha, ó de las obras acabadas, ó de unas y otras, si las hubiere. Dicho plano se acompañará con una relación circunstanciada del material y demás objetos suministrados por los Contratistas para la ejecución de la obra, durante el mes anterior, y con el justiprecio del trabajo hecho y del material empleado en el mismo tiempo. En vista de ese plano, esa relación y ese justiprecio, y una vez acordes el Ingeniero Residente y el Ingeniero Oficial, respecto de la cantidad, calidad y precio del trabajo y de los materiales, librarán éstos el correspondiente certificado, para que se cubra su valor en la forma convenida.”

13. Vese, pues, que la firma del Ingeniero Oficial puesta al pie de un certificado, indica una serie de operaciones minuciosas ejecutadas en compañía de otros Ingenieros, y que se completan las unas á las otras. No cabe el alegar que hubo condescendencia al firmar los certificados que hoy se rechazan, porque cuando hay deberes prescritos que es preciso cumplir para proteger intereses públicos confiados á la honorabilidad y pericia de un empleado, éste no tiene derecho á tener condescendencias de ningún género, y en cuanto las tenga, dejará de cumplir con su deber. Tampoco cabe el alegar que se ha sido víctima de un engaño, porque se trata de cuestiones científicas en las cuales solamente puede haber engaño cuando hay ignorancia, que, aunque existiera por su parte, no sería nunca alegada como explicación de lo que sucede por el Ingeniero Oficial. Así, pues, la retirada de su propia firma, por parte de este empleado, es un hecho inexplicable y que lo desautoriza en absoluto, ó como hombre competente, ó como hombre veraz. ¿Qué fe puede darse á la palabra de un hombre que se presenta diciendo: hace cinco meses que estoy garantizando con mi firma, como exactos y correctos hechos que no lo son? Si en las relaciones comunes de la vida quien así procediera no merecería en lo sucesivo la menor fe, tratándose de cuestiones científicas y precisas, la merece mucho menos todavía quien reconoce que ha estado sujeto á error en asuntos que ha estudiado y examinado, hasta el punto de garantizar su exactitud con su nombre, por cinco meses sucesivos.

14. Con fecha Junio 18 dice el Gobernador, señor García: “Ingeniero Oficial resístese á reconocer trabajo trazo, por estar servilmente copiado de libretas Jones.” Parece que este trabajo forma en parte el valor de los certificados firmados por el Ingeniero Oficial. El cargo que se hace á este trabajo de estar “servilmente copiado” muestra claramente que á estos asuntos no se les está aplicando el criterio que les corresponde. En obras científicas debe probarse, cuando se las impugne, que son incorrectas ó inexactas; el argüir que son copiadas cuando mucho, es agregar á la autoridad científica que posean, la del autor del trabajo del cual se dice que son copiadas. Por otra parte, no ha habido copia servil sino concor-

dancia de resultados, pues los Ingenieros de los Contratistas han hecho el trabajo desde un principio; en lo que éste resulte idéntico al del señor Jones indica que en esa parte era bueno, es decir, correcto y exacto el trabajo de ese ingeniero. El señor Luis G. Johnson, Ingeniero colombiano perfectamente al corriente de los trabajos y hombre de reconocida veracidad, dice así, con fecha Junio 19: "Ingenieros de la Casa han retrazado la línea desde Pavas. Además han tomado secciones transversales. Planos se han dibujado con detalles minuciosos en la Oficina central desde las primeras líneas."

15. El telegrama del señor Johnson demuestra que el trazado de los Contratistas es resultado de trabajo hecho, y no de "copia servil." Ese trazo, en cuanto esté incluido dentro de los certificados que ahora quiere anular el Ingeniero Oficial, además de la firma de los Contratistas está autorizado, es decir, garantizado, por el mismo señor Ingeniero Oficial, y en cuanto concuerde con los trabajos del señor Jones tiene, además, la garantía de ese señor.

16. Hay, pues, absoluta irregularidad en el procedimiento del señor Ingeniero Oficial; después de lo sucedido, ni el Gobierno, á quien él representa, ni los Contratistas sabrán á qué atenerse respecto á sus actos, pues ya él ha sentado el precedente de que él considera lícito y aceptable el anular hoy lo que hizo ayer. Si se tiene en cuenta que esta anulación tiene aspecto de represalia por causa de diferencias personales entre el señor Ingeniero Oficial y el representante de los Contratistas, el asunto adquiere mayor gravedad. Prueba evidente de que el dicho señor Ingeniero Oficial está convencido de que ni errores ni faltas pueden quitarle su empleo, se halla en el hecho de que borra su firma de documentos que ya han entrado en circulación con absoluta tranquilidad de ánimo, como la cosa más lícita y ajustada á derecho y con una franqueza rayana en candor.

17. Los Contratistas han empeñado su nombre y su reputación para la ejecución de una obra que requiere cuantiosos capitales. Una vez firmado el contrato, ellos lo aceptan como ley y no piden nuevas concesiones, pero sí tienen derecho á esperar del Gobierno la más decidida cooperación, dentro de las prescripciones del pacto celebrado. Parte esencial de esa cooperación la constituyen la habilidad y la buena voluntad de los empleados del Gobierno que tienen que intervenir en el desempeño del contrato. El Ingeniero Oficial ocupa un puesto de la más alta importancia y de influencia casi decisiva para la ejecución de la obra; ese empleado debe, pues, gozar de la mejor reputación como hombre justo y como hombre de ciencia. Si se cree que él es veleidoso, ó injusto, ó ignorante, ni los Contratistas tendrán fe en él, ni la tendrán tampoco los capitalistas cuyo concurso está asegurado, pero asegurado sobre la base de que los Agentes representantes del Gobierno han de ser garantía adicional, y no fuente de tropiezos arbitrarios.

18. Dícese que el señor Ingeniero Oficial, haciéndose eco de

ciertas casas medellinenses, ha escrito al Poder Ejecutivo nacional, diciendo que los señores Punchard & Compañía no podrán levantar el empréstito contratado por ellos. Si esto es así, cabe preguntar : ¿por qué da el señor Ingeniero Oficial tanta fe á los reconocidos enemigos del contrato? y ¿cómo explica el señor Ingeniero Oficial el que si los Contratistas son todo lo que dicen los enemigos del Ferrocarril, el Ministro de Colombia en Londres, conecedor á fondo del contrato, en el cual le teca no poca responsabilidad, por la recomendación que hizo de los Contratistas, en vez de dar la voz de alarma, como sería su deber, si para ello hubiera motivo, hace pública manifestación de su aprecio por los Contratistas como tales, y en cablegramas al doctor Núñez le participa el envío de Ingenieros al país por los Contratistas, como hecho muy favorable, mostrando así que su confianza en ellos no ha sufrido el menor quebranto?

19. En prueba de la imparcialidad y buena voluntad que lo animan y teniendo en cuenta los grandes intereses de que se trata y el hecho de que el Ingeniero Oficial ha ejecutado actos que lo desautorizan por completo, sería altamente conveniente que el Gobierno general hiciera alguna indicación, conducente á remediar el mal causado, al Gobierno departamental de Antioquia; á los Contratistas no se les puede exigir, en sana lógica, que acepten como justos en lo sucesivo los trabajos de un empleado que se ha conducido como lo ha hecho el actual Ingeniero Oficial, y si el Gobierno departamental continúa dándole su confianza será porque ese Gobierno no quiere reconocer que el Ingeniero Oficial se ha desautorizado por completo, como queda plena y absolutamente demostrado en estas líneas.

20. Si no se dicta alguna providencia que subsane las irregularidades mencionadas y sobre todo que demuestre que el Gobierno departamental exige en sus empleados ciencia para discernir y lealtad para aplicar esa ciencia, los Contratistas vendrán á encontrarse con el obstáculo, acaso insuperable, del desaliento y de la desconfianza que por fuerza han de producirse en vista de la indiferencia por parte del Gobierno departamental ante faltas tan de bulto.

21. Ciertó es que el Gobierno nacional acaso no quiera tomar acción directa en estos asuntos, pero, como queda antes dicho, una simple indicación bastará para que el Gobierno departamental proceda á remediar en lo posible las irregularidades que motivan este escrito.

En vista de lo expuesto me permito esperar que Su Señoría dará á este asunto la importancia que él merece. Si no hubiera justicia en la queja que presento debería ella ser rechazada, pero si el Gobierno nacional estima que sí la hay, confío en que él no permanecerá impasible y en que algo hará para proteger los trascendentales intereses de que se trata. En todo caso, convencido como estoy, del grave daño que ha de producir la irregularidad en los procedimientos del Ingeniero Oficial, la pongo en conocimiento de Su Señoría, pues

me consta el amplio espíritu de justicia y de equidad que anima al Poder Ejecutivo nacional.

Quedo de Su Señoría atento y seguro servidor.

Pp. Punchard, Mac Taggart, Lowther & Compañía,

SANTIAGO PÉREZ TRIANA.

Ministerio de Fomento.—Bogotá Julio 17 de 1893.

El señor Santiago Pérez Triana, como representante en la actualidad de los contratistas constructores del Ferrocarril de Antioquia, ha ocurrido á este Ministerio en solicitud de intervención del Gobierno, para dirimir ciertas dificultades que se han suscitado entre las partes contratantes, con motivo de la orden que se dice dada por el Gobernador al Depositario de Medellín de suspender el pago de un certificado, y por el hecho de haber retirado el Ingeniero Oficial su firma de otros certificados anteriores.

El Gobierno no tiene conocimiento de la forma en que el Gobernador de Antioquia expresó al Depositario de Medellín la convicción que se formó de que no debía hacerse tal pago, y en el memorial sólo se hace una referencia á dicha orden sin especificarla; pero sí tiene conocimiento el Gobierno de que al comunicar el Gobernador al Depositario su convicción, lo hizo fundándose en la declaración del Ingeniero Residente de la Empresa, de que el certificado que iba á pagarse no representaba valores invertidos en la construcción de la obra, sino gastos anteriores al contrato.

Tratándose de una empresa en que están comprometidos los intereses públicos, la autoridad administrativa no puede dejar de ejercer inspección sobre ella, así como por su parte la Compañía Constructora vigila la conducta de sus propios agentes. De la forma en que esta inspección se ejerce, del carácter de las instrucciones que se comunican, no había el contrato, ni importa para los efectos jurídicos de la negociación investigar los móviles que presiden á los actos de tal ó cual empleado. Lo que le compete ver á la Compañía son los actos mismos: si el Depositario, por ejemplo, rehúsa un pago á que la Compañía crea tener derecho; porque el contrato para estos casos prevee el modo de dirimir la dificultad que ocurra.

Otro tanto puede decirse respecto del retiro de las firmas del Ingeniero Oficial ocasionado, según sus informes, por la prueba que obtuvo de que en los certificados se incluían sumas considerables como precio de trazados, que son copias exactísimas de los que había elaborado para el Departamento el Ingeniero americano Mr. Jones, pagados yá en la época en que se hicieron, y suministrados después graciosamente á la Compañía Constructora.

Aunque el Gobierno reconoce, y de ello debe dejar constancia, que tanto el Gobernador de Antioquia como el Ingeniero Oficial,

en el caso á que se refiere la reclamación, han procedido movidos por justo y laudable celo en favor del interés público,

CONSIDERANDO :

Que corresponde á un tribunal de arbitradores dirimir las dificultades que se presenten entre las partes contratantes (cláusula XIV del Contrato)

RESUELVE :

El Gobierno carece de facultad para dirimir las diferencias que se han suscitado entre las partes contratantes en el asunto de la construcción del Ferrocarril de Antioquia.

Por Su Excelencia el Vicepresidente de la República,
El Ministro de Fomento,

JOSÉ MANUEL GOENAGA G.

* * *

REFUTACIONES

Señor Director de *El Esfuerzo*.—Presente.

El artículo 14 del Decreto número 151 de 1888, sobre prensa, me da derecho, como representante legal de la Sociedad Constructora del Ferrocarril de Antioquia, para exigir de usted que publique en el próximo número de su estimable periódico las siguientes observaciones á su editorial del número 21, y á su Alcance al número 23.

Ante todo, permítame usted manifestarle que soy ajeno á la polémica periodística, y que aunque he construído y dirigido varios Ferrocarriles y otras obras públicas de importancia en diversos países del mundo, es la primera vez que me resuelvo á parecer ante el público en defensa de la Casa que represento y de los intereses á ella confiados, más por la honra de aquélla que por éstos, destituidos en el presente caso de la importancia que les atribuyen.

Veo con pena que al rededor de la construcción del Ferrocarril de Antioquia juegan tantos intereses, distintos de la verdadera, científica y económica realización de la obra, que me siento descorazonado como Ingeniero Director de ella, y tengo que llamar en auxilio de mi constancia para defenderla toda la paciencia que mi carácter de mandatario de amigos ausentes me exige imperiosamente. Y como la honra de la Casa *Punchard, Mc. Taggart, Lowther and C.^o* tiene de quedar incólume en toda ocasión, pues que su guía en los negocios son la honradez y exactitud, forzoso me será dar de mano de vez en cuando á mis labores profesionales, para responder,—dentro del artículo 14 citado,—á las censuras ó tergiversaciones en que á ese respecto incurra, sin razón, la prensa local.

I

EXPORTACIÓN DE RIELES.—Para hacer un desvío ó apartadero en el Ferrocarril de Bolívar y facilitar con ello la pronta introduc-

ción de los materiales de la Casa para el Ferrocarril de Antioquia, y POR ORDEN EXPRESA DEL SEÑOR AGENTE OFICIAL, se remitieron por la Casa Comisionista de J. M. y Eugenio Montoya algunos 60 rieles viejos sacados de La Malena, y lo único que hizo la Casa en este asunto fue pagar el flete de conducción. Esos rieles pertenecen á los Contratistas ó les fueron ENCIMADOS, como dice *El Esfuerzo*, por el parágrafo 2º de la cláusula 2ª del Contrato de construcción; ellos, pues, están sirviendo ahora eficazmente al Ferrocarril de Antioquia, si antes estaban tomándose de orín, botados á la vera del camino en los pantanos de La Malena. Gracias á ellos la carga que venga para la Empresa no tendrá demora ni obstáculo. El valor comercial de esos rieles es nulo y los que hablan de su exportación no saben lo que dicen. El señor Cisneros acusó recibo de esos materiales en nota de 29 de Marzo último en los términos siguientes: “Querido señor: Acaban de informarme que el material enviado para el desvío llegó por el vapor *Elbers* todo completo. F. J. Cisneros, Agente Oficial.”

II

EXPORTACIÓN DE DINERO.—Esta frase de su editorial sería ofensiva si no fuera errónea. Allá va la prueba, que puede verificarse en los libros de los Depositarios y en los de la Compañía:

Recibido hasta hoy de los Depositarios.....£ 10,970-6-6
(Estas sumas en moneda colombiana)

EXPORTADO á Londres.....£ 6,114-7-1

IMPORTADO de Londres (Giros contra la Casa) £ 19,559-7-10

Fuera de estas sumas que echan por tierra las alegaciones de su editorial con pretensiones de salvador, ha de saber usted, señor Director de *El Esfuerzo*, que hay en Puerto Berrío un grande almacén lleno de MATERIALES traídos del extranjero para el Ferrocarril y por cuenta de la Casa. En la oficina de esta ciudad puede ver el señor Director las facturas correspondientes.

Las sumas entregadas por el Gobierno á los Depositarios don Lisandro M. Uribe y don Gonzalo Botero U. en libranzas contra los Rematadores, en poder de ellos están, muy pocas en efectivo, las otras en libranzas no vencidas. Mientras no se le pruebe al “laborioso pueblo antioqueño” que esos dos señores han sido ó pueden ser infieles en el manejo de esos valores, lo de los \$ 600,000 entregados (que no son sino \$ 500,000, y la adehala de esos \$ 100,000 de diferencia debe ir á cargo de *El Esfuerzo*) y demás lamentaciones de su editorial, pierden en absoluto la importancia que usted quiera atribuirles.

Me informaron los Depositarios que apenas el 3 de Junio se consignaron en el Banco Nacional los Bonos del subsidio Nacional, Bonos que representan casi la mitad de las sumas con que cuenta el Ferrocarril; y según me dicen en carta de este mes, todavía aquel Instituto no había arreglado con el Gobierno, de un modo definitivo, la manera y términos de pagar dicho subsidio.

Los señores Depositarios me habían trascrito yá, con fecha 8 de Junio, en oficio número 46, una carta del Gerente del Banco Nacional, su fecha 6 de Junio, que á la letra dice: "*Las libranzas definitivas fueron entregadas al Banco el día 3 del presente mes (Junio). Aun cuando el Ministro del Tesoro, según el dictamen del Consejo de Ministros, ordenó que el Banco entregue á los Depositarios de los Ferrocarriles de Antioquia y Santander, por mensualidades, la parte de los derechos correspondientes á esas libranzas, el Banco tropieza con el inconveniente de no recibir el total de los derechos de importación, puesto que de la Aduana de Barranquilla, que es la principal, sólo viene el 80 por ciento, deducida de este producto la suma que correspondería á los Ferrocarriles, no alcanzaría á cubrir el valor á que tienen derecho. En este caso el Banco se vería obligado á completarla sin saber cómo se le reembolsaría. Es preciso, pues, que el Gobierno tome alguna providencia para llenar su compromiso.*"

"*Debo advertir á ustedes que el Banco no entrará en ningún compromiso sino bajo la base de que las letras que ustedes giren sobre el exterior le sean vendidas á un tipo convencional, que arreglaríamos á su debido tiempo. Además ustedes le pagarían una comisión del 1 por ciento sobre las operaciones que él ejecute.*"

No hay, pues, exportación de dinero ni cosa que lo valga: desde que la Casa constituyó ante el Ministro colombiano en Londres, la fianza de £ 10,000, y habiendo comenzado á regir los contratos desde el 1º de Enero, la parte contratante con ella HA ESTADO EN MORA, en este punto, dejando de cumplir lo pactado dentro de los términos convenidos.

Agréguese á todo esto, que el Gobierno de Antioquia, en los momentos en que más se necesitaba inspirar confianza para la consecución del Empréstito, anuló, de mano poderosa y con una sola plumada, los dos primeros certificados que se presentaron á los Depositarios por gastos preliminares, estando esos documentos revestidos de todas las formalidades previstas en los contratos. La acción del Gobierno en este caso apenas puede compararse con la que ejecutara un Banquero que protestara y no pagara los dos primeros legítimos billetes por él emitidos. Yá puede calcularse qué impresión desconsoladora produciría semejante proceder en el ánimo de los prestamistas!

El Gobierno, en fin, tiene que allanarse á cumplir lo pactado, para adquirir derecho á reclamar contra la Casa, y mientras así no lo haga, la opinión pública carece de razón al atribuir á los Contratistas la no consecución del Empréstito y el no ensanche de los trabajos de la obra.

Desde Mayo acá ningún certificado por obra hecha ha sido entregado á los Depositarios, pues el Ingeniero Oficial se ha negado, sin más razón que su querer, y violando el contrato particular en virtud del cual ocupa ese puesto, á reconocer su provisional eficacia. De los certificados reconocidos de Mayo para atrás sólo el 60 por ciento ha sido cubierto. De suerte que los gastos para sostener la

línea á nuestro cargo (\$ 10,000, ó más, según datos del Gobierno), para proveernos de polines, de materiales de mampostería, los de la terminación de los estudios, los del personal de las oficinas y los hechos en la reconstrucción, han salido desde entonces del bolsillo de los Contratistas. Esta situación no se ha modificado hasta la fecha, y como puede verlo quien quiera en los libros de la Oficina central, cada mes se gastan en la Empresa \$ 35,000, más ó menos.

III

TRABAJOS EMPRENDIDOS.—Algo más que serios y costosos son los trabajos de ingeniería que hemos llevado á cabo hasta la fecha, sin contar los trabajos de reconstrucción en las primeras 15 millas, la preparación de traviesas y materiales de mampostería, la construcción de edificios en los campamentos, el sostenimiento de esas primeras 15 millas, la refección completa de los talleres y del material rodante (cuyo estado al recibirlos era lamentable), la construcción de nuevos carros de plataforma, de balasto etc. etc.

Nuestros planos, de acuerdo con los primeros artículos de las Especificaciones, comenzaron á ser enviados á Londres, al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial, desde el mes de Enero cuando llevó el señor Ridley los de la sección de Pavas á Puerto Berrío. Esos planos, que representan el trabajo del numeroso Cuerpo de Ingenieros que desde Octubre del año pasado están sobre el terreno bajo mi dirección; esos planos, repito, han aguardado en poder del Ingeniero Consultor, la llegada del Agente Oficial, empleado del Gobierno, para su aprobación ó modificación, conforme á las Especificaciones.

La demora, pues, para emprender trabajos “proporcionados á la magnitud de la obra y al tiempo estipulado para su realización,” como dice *El Esfuerzo*, no es culpa de los Contratistas.

El solo trabajo de Ingeniería ejecutado bajo mi dirección, compensaría con creces lo que el Departamento lleva gastado á cuenta de los Contratos. Nosotros hemos remitido á Londres planos completos y detallados, acompañados de documentos justificativos, de toda la vía (menos dos pequeños trayectos, uno de los cuales se terminará la próxima semana, y otro al fin de Octubre de este año), y de todas las obras de arte que en ella se encuentran, desde el muelle en Puerto Berrío hasta las estaciones de Medellín, y nosotros no hemos trabajado, en el tiempo del contrato, sino ocho meses.

Recuérdese que el señor Jones, el sabio y honorable Ingeniero como dice *El Esfuerzo*, gastó catorce meses y más de \$ 100,000 trazando la vía (son palabras del señor F. Botero, su ayudante), y no llegó á resultado ninguno. El mismo señor Botero dice, hablando de los trabajos de este señor, que al cabo de todo ese tiempo y con un cuerpo de Ingenieros á sus órdenes, apenas se preparaba para entregar al Gobierno “el fruto de esos conocimientos respecto á detalles de la obra y naturaleza de los trabajos que deben ejecutarse, en forma de planos y presupuestos definitivos, QUE APENASE HABÍAN PRINCIPIADO !”

El señor Botero agregaba entonces como con desconsuelo :
“¡ Qué triste es ver cortar el árbol cuando comienza á madurar el fruto !”

Sin embargo de esto, no ha faltado quien asevere, calumniosamente desde luégo, que nuestros trabajos han sido una copia servil de los de aquel Ingeniero.

Demás de esos trabajos, puramente técnicos, por decirlo así, pero sin los cuales nada ulterior puede hacerse, yá se ha visto cuántos otros hemos emprendido aun contra la opinión del Ingeniero Oficial, quien interpreta las ESPECIFICACIONES en el sentido de que hasta que vengan los planos aprobados nada puede hacerse en la línea sino prevenir traviesas, sostener las quince millas que se nos entregaron y terminar los estudios técnicos. Si hay, por tanto, no pocos trabajadores devengando jornales en la Empresa, débese ello á mi tenacidad y al apoyo que para emprender la reconstrucción de la línea me ha prestado el Ingeniero Residente.

Pronto hará un mes que el señor Cisneros está en Londres. Conocidas su actividad y competencia, es de esperarse que de un momento á otro se reciba aquí noticia de la aprobación de los planos por lo menos en alguna sección en donde se puedan comenzar trabajos “proporcionados á la magnitud de la obra y al tiempo estipulado para su realización.”

Las quince millas de Ferrocarril que nos fueron entregadas para su sostenimiento mediante el inconsulto Contrato de 26 de Enero, se mantienen en buen estado y jamás en ellas se ha interrumpido el tráfico ni han ocurrido accidentes desgraciados, imputables á los contratistas.

No es cierto que ningún trabajador que haya “acudido” á la línea se haya vuelto por falta de pago ni de trabajo. En esto de los pagos ha habido exactitud completa ; tanto que hay una pequeña suma ganada por algunos trabajadores, cuyos nombres y días de trabajo se conocen, esperando que se presenten los interesados á reclamarla de manos del pagador. Estos individuos no estaban en el lugar de sus cuadrillas en la fecha de los respectivos pagos.

Aquí se presenta una cuestión que interesa al Gobierno y al comercio. Algunos meses se retarda el pago de los trabajadores de la Empresa, porque no se halla en esta plaza moneda nacional de recibo en Puerto Berrío. O no se encuentran sino billetes de á \$ 50 y de á \$ 100, que no facilitan los pagos, ó no se encuentran sino los billetes que aquí llaman cheques, que inspiran plena confianza aquí en el interior, pero que también son de á \$ 100, no los reciben en Puerto Berrío, y á veces las mismas honorables Casas que los emiten no pueden cambiarlos por moneda nacional menuda.

“ Los anunciados contratos para la provisión de víveres ” que su periódico afirma que no aparecen, se celebraron desde Enero con los señores J. M. y Eugenio Montoya. Esos señores y todos los obreros que les toman raciones podrán decir á *El Esfuerzo* que sólo por esos contratos gasta la Casa más de \$ 3,000 cada mes. Los

dos ejemplares de esos Contratos pueden verse, en esta oficina el uno, y en poder de los señores Montoyas el otro.

IV

RESUMEN.—Por lo dicho hasta aquí se vendrá en conocimiento de que no es la Compañía la que ha estado en mora de cumplir sus compromisos, como lo afirma *El Esfuerzo*, sino que por el contrario los ha cumplido y procura seguir cumpliéndolos más allá de las voces estrictas del Contrato. El público de estos países se preocupa con razón del modo cómo las rentas y contribuciones se emplean por sus Gobernantes: hasta allí está en su perfecto derecho; pero ese mismo público, que tanto se interesa por esa parte, desatiende, al parecer voluntariamente, los derechos é intereses de los que con él ó con sus representantes contratan, y no se preocupa de las garantías efectivas que el capital extranjero reclama para venir á comprometerse en estas regiones.

Desde que la casa Punchard, Mc Taggart, Lowther and Co. fue solicitada por emisarios del Gobierno, en sus oficinas de Londres, para entrar en negocios con el Departamento de Antioquia, en la República de Colombia, hubo de mirar al cuadro de las cotizaciones de la Deuda Colombiana y observar en él que, desgraciadamente, el crédito de este país no era satisfactorio. No obstante, se le dijo á la Casa que el Departamento tenía por sí solo con qué garantizar el Empréstito para la obra: que era timbre de Antioquia la religiosidad en el cumplimiento de sus compromisos: que la misma obra construída quedaría en hipoteca, y que la renta de licores bastaría para todo: que el Gobierno nacional, en fin, ayudaría al Departamento á cumplir sus compromisos, y que el anhelo por el Ferrocarril era tal que no habría sacrificio que no se hiciera en el sentido de obtenerlo.


Después de costosos estudios y largas averiguaciones se celebraron los contratos AD REFERENDUM que trajeron los señores Ridley y Barrientos. En la prolongada y luminosa discusión á que esos contratos fueron sometidos, el Gobierno departamental obtuvo del Representante de la Casa, grandes concesiones. Con el aplauso de la parte más visible de esta sociedad esos contratos fueron perfeccionados. Luégo el Gobierno nacional los ratificó y los auxilió, como yá se dijo, de un modo munífico. Pero todo era papel timbrado, garantías de efectividad hasta donde la ley colombiana y el honor de la firma las otorgan. Tocaba al tiempo sellar con la realización este bello prospecto.

¿Qué ha sucedido luégo? Yá queda comprobado de parte de quién ha estado la falta. No es que yo formule un cargo: los tiempos no han sido buenos y los Gobiernos del país han venido luchando con serias dificultades. Pero como la opinión pública parece que se ha dejado extraviar por intereses que no vinculan á la verdadera realización de la obra, debe serme permitida la defensa de mis principales ausentes.

El empréstito, cuya consecución é introducción al país parece ser el caballo de batalla de los enemigos de la Casa, está asegurado yá, como en varias veces se ha dicho. En mano de ricas y poderosas entidades está esa operación que no puede festinarse por satisfacer ilegítimas expectativas. Mientras los Gobiernos, por los motivos apuntados, ó por cualesquiera otros, retarden el cumplimiento de sus obligaciones; mientras no se persuadan de las grandes ventajas que el crédito extranjero le atraería á esta Nación; mientras la prensa del país del cumplimiento á la palabra empeñada clame, para “salvarse,” como clama *El Esfuerzo*, porque esa palabra se viole brutal ó arteramente; mientras se llamen “especuladores” y “mercaderes” á los extranjeros ricos, hourados y acreditados como tales en todo el mundo, tan sólo porque vienen á su costa y á su costa traen Ingenieros para trabajar con asiduidad en climas pestilentes, sosteniendo sus Contratos con dinero propio, como la aritmética lo demuestra; mientras esto suceda, en estas comarcas, por otra parte privilegiadas por Dios, será imposible llevar á cima obras de la naturaleza del Ferrocarril de Antioquia.

En fin, señor Director: que el público antioqueño tenga paciencia por unos días más. En cuanto comuniquen de Londres que los planos han sido aprobados; y en cuanto los señores Depositarios avisen que el arreglo definitivo con el Banco Nacional se ha perfeccionado, entonces nos verán acometer los trabajos del Ferrocarril á un mismo tiempo en la Quiebra, en el Nus, en la Malena y en Pavas. No ha sido dinero lo que ha faltado por nuestra parte, como yá se ha visto. Es que quizá los Gobiernos contratantes no han podido prestarles á estos contratos toda la atención que requieren para cumplirlos estrictamente.

El Esfuerzo habla de que se comprará por suscripción una pluma de diamante para que se firme la rescisión de este contrato. Que así sea, siempre que se respeten nuestros derechos. Colombia figura con razón entre los países civilizados, y si sus hombres de negocios pueden engañarse y engañar, su Magistratura tiene fama de protectora, y los hombres de su Administración han sido siempre reputados en Sur América como ejemplos de probidad. Los Contratistas esperan los sucesos por venir, fuertes en su conciencia y en su derecho. Como los tiempos son de sospechas, de calumnias y de suspicacia, para que se vea cómo se procede en nuestra Casa, léase parte del telegrama que con fecha 15 de los corrientes tuve el honor de dirigir al Excelentísimo señor Caro: “*Todos nuestros trabajos, contabilidad y correspondencia, están á disposición del Gobierno para su requisa, examen, verificación y comprobación.*”

El doctor Felipe Zapata, cuya autoridad moral y cuya competencia creen por el conocimiento que tiene de la Casa y de los contratos, dice desde Londres á un amigo suyo, con fecha 7 de Agosto: “ Yo juzgo que si el presente contrato fracasa, la construcción del Ferrocarril de Antioquia, por medio de un contrato extranjero, quedará aplazada por muchos años. Tengo, pues, sumo interés,

en que todas las dificultades se allanen, y por ese motivo me he permitido expresar á usted francamente mi opinión.”

Con estas palabras, qué algo harán meditar á los encargados de la cosa pública en este país, cierro esta sucinta exposición; y mientras los hechos reales y el criterio ilustrado se sobreponen á la impaciencia y á la obcecación,

Quedo de usted atento servidor,

C. T. SPENCER.

Medellín, 18 de Septiembre de 1893.

* * *

CONTRA IRA PACIENCIA

Señor Director de *El Esfuerzo*.—Presente.

De nuevo me veo precisado á ocupar las columnas del periódico que usted dirige, para contestar ciertos cargos y conceptos referentes á la Casa inglesa que contrató con el Gobierno de este Departamento la construcción del Ferrocarril de Antioquia, Casa de quien soy representante en esta Empresa, y también para responder á algunas referencias que me atañen personalmente, todo lo cual se halla publicado en el número doble de *El Esfuerzo* correspondiente al 26 de Septiembre.

Casi no hay sección del expresado número, que no contenga algo referente al Ferrocarril. El editorial de la Dirección; el sub-editorial que firma el señor Fabriciano Botero, varios sueltos de la Mesa revuelta, un largo artículo de colaboración; y aun (bien que indirectamente) algo de los *Ecos de la prensa*, todo esto va enderezado al asunto referido.

Al hacer uso del derecho que me da el artículo 14 del Decreto número 151 sobre prensa, lo verificaré como si todos los artículos aludidos formaran un solo cuerpo, pues de otro modo sería interminable una rectificación en que hubiera de andar yo citando títulos de artículos y demás circunstancias distintivas de cada escrito.

Sea lo primero contestar aquello de que *acaso incurrí en error cuando afirmé que la honra de la Casa Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C^a tiene de quedar incólume en toda ocasión, pues que sus guías en los negocios son la honradez y la exactitud*; que la nota del señor Ministro de Guerra, en que anuncia á los Gobernadores Departamentales haberse descubierto ciertos documentos, no es (*la nota*) lo que mejor sustente mi concepto sobre aquella Casa, y que el error en que me supone á este respecto el escritor, denuncia en mí un espíritu cándido y entusiasta. Hago caso omiso de la intención irónica de esos conceptos, porque creo que asuntos de esta naturaleza deben ser tratados con seriedad, y voy desde luego al fondo del asunto.

Del párrafo que acabo de sustanciar—á creer verdad todo lo

que en él se dice—se deduce que de los documentos de que les habla el señor Ministro de Guerra á los Gobernadores Departamentales, se desprende algún grave cargo contra la honra de la Casa que represento. Pues bien : para que el lector se persuada de que eso es inexacto y de que quien tal escribió no tuvo por inspiradores en su producción la imparcialidad, el conocimiento previo, la lealtad y la buena fe que deben guiar al que se erige en Juez de otros, me bastará decir lo siguiente :

El Excelentísimo señor Caro, mayor autoridad que el escritor de *El Esfuerzo*, en la materia de que se trata y en otras varias ; el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, que tiene mejor conocimiento que otro alguno en el país del asunto en cuestión ; el Jefe del Poder Ejecutivo nacional, en fin, en cuyas manos están los documentos mencionados, ha dicho clara y expresamente que á la Casa Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C^o no le resulta compromiso ni complicación algunos, desfavorables á su honra, en los documentos de que tanto se habla. En vista de esto, escoja el escritor entre desmentir aquella alta autoridad ó confesar cristianamente que ha hecho una sugestión maligna y calumniosa ó al menos excesivamente ligera.

Sobre el asunto de los 60 rieles viejos enviados á Barranquilla para hacer un desvío del ferrocarril, con el objeto de facilitar la entrada á Antioquia de los materiales para su camino de hierro, basta lo dicho en mi escrito anterior, que en sustancia es esto : que se enviaron por orden del señor Agente Oficial; que aun sin tal orden, la Compañía habría podido enviarlos, en virtud de la cláusula segunda del Contrato ; que ese envío se hizo en servicio del mismo Ferrocarril de Antioquia ; y que, en consecuencia de todo esto, la grita que tal cosa ha levantado, ha sido grita inmotivada y aun exótica. Por lo demás, el asunto no merece la pena desde el punto de vista pecuniario, y la importancia que ha querido dársele, depende más de falta de mejores razones para atacar la Empresa, que del valor intrínseco de él.

En cuanto á la *suposición* de que tales rieles *pueden servir* para el Ferrocarril de Santander, es un aspecto de cargo inadmisibile en discusión seria. ¿ A dónde conduciría una polémica en que cada contrincante tuviera derecho para hacer suposiciones respecto del otro, y deber de contestar las que sobre él se hicieran ? Afirma el escritor de *El Esfuerzo* que esos rieles van á servir para otra cosa que para lo que he manifestado que van á servir, y le contestaré : pruébalo, y me dará por vencido. Para dar por terminado el punto de los rieles, repetiré que no fue la Casa sino un alto Empleado del Departamento—el señor Agente Oficial—quien dio la orden de llevarlos ; y para probar que la Casa habría tenido derecho para hacerlo me bastará copiar el inciso final de la cláusula segunda del contrato, que dice :

“Los contratistas *podrán hacer uso* de los rieles viejos, ó sean los usados de Puerto-Berrío á Pavas, con la obligación de restituír-

los en el estado que tengan cuando esté concluída la obra del Ferrocarril de Antioquia." En el particular no queda que ver, pues, sino si la Casa tendrá ó nó suficiencia bastante para responder por esos rieles viejos, punto que entrego al juicio discrecional del público y de los mismos escritores de *El Esfuerzo*.

Respecto á lo que el escritor llama *exportación de dinero*, no puedo comprender la intención con que se insiste en un cargo desvanecido yá con pruebas numéricas, que en materias como la de que se trata son el colmo de la elocuencia demostrativa. En vista de esa insistencia, después de mi rectificación de 18 de Septiembre, permítame el señor escritor pensar que su ceguedad es voluntaria, pues si se tomara el trabajo de investigar antes de mojar su celosa pluma, yá daría aquí en Medellín, y en Bogotá mismo, con las personas á quienes la Casa les ha vendido giros sobre Londres, sin los cuales no existiría en sus cuentas un crecido saldo á favor de las *importaciones* de dinero. No creo que sea deber mío vivir publicando la nómina de las personas á quienes la Casa les vende letras. Los señores Gordon, Fischer y otros muchos miembros del Comercio de esta plaza, pueden informar sobre el asunto.

En cuanto á la curiosidad que manifiesta el escritor de saber por qué y para qué se compraron otras veces letras sobre Londres, se la satisfaré siquiera sucintamente diciéndole que allá también hay gentes desconfiadas que necesitan ver para creer, y á quienes es preciso demostrarles por modo objetivo que en los lejanos países para los cuales se les pide en préstamo su oro, sí se paga lo que se debe, sí hay con qué garantizar los empréstitos y sí se cumplen los compromisos que se contraen.

El escritor compendia así su pensamiento: "no solamente no se está construyendo tal Ferrocarril sino que el dinero que Antioquia va suministrando por cuenta del Contrato se remesa á Londres."

Tan rotunda afirmación contiene dos inexactitudes capitales, neta y clara la una, vaga pero no menos grave la última. ¡ Por ventura "estar construyendo ferrocarril" es únicamente tender rieles, ó para llegar á esto se necesitan primero trabajos científicos sobre el terreno y de oficina, hasta conseguir planos perfectos, como lo ha hecho y como lo ha conseguido la Casa constructora? ¡ No es por lo menos ligero é injusto dar á entender, ó abrir lugar para que un lector inadvertido entienda, que *todo* el dinero que Antioquia va suministrando se envía á Londres, sin que de Londres venga nada en compensación? No conozco pero desearía conocer al escritor de *El Esfuerzo*, porque estoy seguro de que si él fuera lo que en mi tierra se llama un *Gentleman*, se apresuraría á rectificar espontáneamente esos dos injuriosos conceptos.

Por lo que hace á los alarmantes comentarios sobre el telegrama que el 14 de Junio dirigió el señor García al Supremo Gobierno, debo decir tres cosas que á su tiempo aparecerán debidamente esclarecidas, á saber: 1º, que aun cuando tal telegrama fuera exacta

expresión de la verdad completa, él no justificaría el escándalo que de su contexto quiere sacar el escritor de *El Esfuerzo*; 2º, que á causa de la general imperfección con que los ingleses nos expresamos en Castellano, el señor García, que á su turno tampoco se expresa claramente en inglés, interpretó mal mis palabras; y 3º, que el laconismo telegráfico acabó de desvirtuar lo que realmente dije. Lo esencial de este asunto consiste en que los *gastos preliminares* que la Compañía ha exigido del Gobierno están justificados, conforme al contrato, con la expedición de los respectivos certificados por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial basados en el mandato expreso de la cláusula XXV; y conforme á las más exageradas exigencias, con el hecho—que puede verificarse en la contabilidad de la Empresa—de ser el 95% de tales gastos posterior á la celebración del Contrato, y sólo el 5% representar gastos causados exclusivamente por la iniciación de tal contrato y por la secuela de la negociación hasta obtener su afianzamiento. Tales gastos, en fin, *salen del precio fijo de la obra*, y no pagarlos oportunamente, es como no pagar cualquier cargamento de materiales, es una flagrante violación del contrato.

No estará demás advertirle al señor articulista que en documentos auténticos y oficiales publicados por la Gobernación del Departamento, consta que desde Abril de 1891 llegó á conocimiento del Gobierno de Antioquia la primer propuesta de la Casa Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C^a de Londres para la construcción del Ferrocarril entre Medellín y Puerto Berrío. Si el escritor se hubiera tomado el trabajo de consultar tales documentos, se habría ahorrado el de escribir su antepenúltimo aparte, allí donde entre exclamaciones y letras gordas se escandaliza porque yo hubiera dicho que las gestiones de mis mandantes para la consecución de este contrato, y los gastos respectivos, databan de más de dos años atrás. El Informe del Gobernador á la Asamblea de 1892, publicado en la imprenta Departamental, me sacará verdadero.

Aunque de modo no directo ni bastante claro insinúa el escritor que los contratistas acaso traten con “virulento encono” al señor Ministro de Justicia. Tranquilícese el profético escritor: ni á Su Señoría el Ministro—con quien nada tenemos que ver—ni á nadie trataremos de ese modo, por más que con nosotros sí se proceda así, como puede notar lo cualquier lector de *El Esfuerzo*. Cuando vemos nuestro derecho atacado, nos defendemos apenas, limitando nuestra defensa á lo estrictamente justo: ni más ni menos.

Termina el escrito á que vengo refiriéndome, diciendo que por no aumentar el pesar que naturalmente me causará lo que el escritor lleva dicho, se conforma con observar que respecto á los trabajos ejecutados por la Compañía, se atiene á los informes que diariamente recibe de personas imparciales, y que se conforma con esa observación que pudiera sustentar y ampliar con otros detalles bastante curiosos.

Probablemente por algún descuido de redacción, ó por yerro-

tipográfico, el párrafo es en partes algo oscuro. Lo perfectamente claro de él es la seguridad que allí se muestra de que todo ó parte de lo que dice *El Esfuerzo* ha de causarme pesar, y de que en todo ó en parte el asunto del Ferrocarril tiene detalles curiosos que el autor del escrito guarda todavía como oro en paño, probablemente para sacarlos á relucir en otra ocasión. En cuanto á lo primero, le digo con toda sinceridad á dicho autor que ni su escrito ni los otros que lo acompañan me causan más pesar que el que naturalmente se experimenta por el error y la injusticia ajenos, ni más mortifica que la de tener que emplear el tiempo—que la gente de mi raza aprecia tanto—en rectificar conceptos injustos y erróneos. En cuanto á lo segundo, rece el escritor lo que sepa, esto es, diga cuáles son esos detalles curiosos que ha callado en pro de mi tranquilidad. Le suplico, esc sí, que si realmente quiere tratar estos asuntos con ánimo desapasionado, y si en efecto lo impulsan á escribir el amor á su patria y á la verdad, haga cargos concretos, sustente acusaciones probadas ó siquiera verídicas, y renuncie de una vez por todas á emplear en el debate suposiciones gratuitas y rumores anónimos, porque esos son medios reprobados en buena lid.

He vacilado, señor Director de *El Esfuerzo*, sobre si debo ó nó contestar el escrito que usted publicó con la firma del señor Fabriciano Botero. He dudado entre el sagrado deber de contestar cargos que se le hacen á los que en uno han depositado su confianza y á uno mismo, y el derecho no menos sagrado de abandonar á la sola sanción pública á quien salva las barreras del respeto debido á la sociedad cuando se le habla por la prensa, y á quien olvida las más breves nociones de las leyes que rigen entre la gente culta. Mas como quiera que podría atribuírse el silencio á aceptación de esos cargos voy apenas á contestarlos, desentendiéndome completamente de la notoria inconveniencia con que están formulados.

Trátase nuevamente de la “copia servil” que se dice han hecho los Contratistas de los planos de Mr. Jones. Aseguro categóricamente que tal afirmación carece por completo de exactitud, y que sólo un apasionamiento ciego, acompañado de absoluta ignorancia de los hechos, ha podido formularla. El calificativo de “servil” que se le da á la supuesta copia no es nuevo. Desde que se inventó la especie, el autor de ella la bautizó así, y el epíteto, á fuer de expresión exageradamente despectiva, ha seguido siendo palabra socorrida de unos y otros enemigos del Ferrocarril. A ser así como con tal seguridad se afirma, sería también cierto que los trabajos de los numerosos ingenieros que ha tenido la Empresa ocupados todo este año en el trazo de la línea, serían trabajos puramente fantasmagóricos, trabajos de ilusión, trabajos de engaño y de farsa. ¿Podrán probar esto ó se atreverán siquiera á enunciarlo los enemigos de la Empresa?

Quien dice copia servil dice trabajos de oficina meramente,

trabajos á la sombra y de puro gabinete, pues nada más se necesita para tomar unos planos ó siquiera unos esqueletos de tales, y copiarlos. En tal caso sería de todo punto innecesario enviar numeroso cuerpo de ingenieros, aptos en todo sentido, como se han enviado por los contratistas, á soportar las crudas inclemencias de climas, estaciones y localidades que hay entre Medellín y Puerto-Berrío, á tostarse al sol, á adquirir fiebres, á arriesgar la vida en diversidad de peligros, y á trabajar rudamente hasta conseguir, con su ciencia y su energía, señalar de modo seguro la estrecha faja de terreno que ha de recorrer la locomotora. Técnicamente, no hay sino una sola línea de relativa perfección para construir una vía férrea, por terreno escabroso la mayor parte, entre dos puntos dados. Ahora bien: que los Ingenieros de la Empresa han estado trabajando como tales en la línea antioqueña, y trazándola, es un hecho notorio para centenares de personas que han intervenido en él como auxiliares ó como expectadores del trabajo; que esos ingenieros *han hollado* con sus propios pies *todo* el trayecto del trazo de la línea entre Medellín y Puerto-Berrío, haciendo su oficio con lealtad, es otro hecho evidente para los mismos espectadores y auxiliares; y que los trabajos los han ejecutado con todos los instrumentos científicos necesarios para el objeto á que se destinan, es también cosa fuera de duda. Y siendo todo esto así, como lo es, y siendo las personas que tales cosas ejecutan ingenieros de cuya competencia nadie dada, que yo sepa, ¿es siquiera verosímil que ellos no hubieran hecho un trabajo propio y original? ¿Es siquiera racional suponer que después de sujetarse á las penalidades y fatigas de un trabajo como ése, renunciaran á la modesta pero no por eso menos incedible gloria de sellar su esfuerzo con la constancia de la propiedad intelectual sobre el resultado de su labor? ¿Habría quien pueda pensar siquiera—si es persona de criterio justo ó sano—que quien puede legítimamente tener un bien intelectual como fruto propio, vaya á tenerlo como fruto ajeno? ¿Si esos Ingenieros vinieron recorriendo á pie todo el trayecto de Puerto-Berrío á Medellín, precedidos del teodolito, el nivel y la cadena, y si en virtud de esto obtuvieron resultados matemáticos, ¿por qué no consignar esos resultados, en vez de copiar, como se dice, planos de otros?

Ahora, si entre la línea trazada por los Ingenieros ingleses, y la trazada por Mr. Jones hay coincidencia en poca ó mucha parte, eso querrá decir únicamente que en la parte en que coinciden hay acuerdo entre uno y otros Ingenieros en cuanto á la creencia de que esas partes de trazo son las más convenientes para la línea. Supongamos ahora que el trazo de Mr. Jones coincidiera exactamente, punto por punto, y desde la cruz hasta la fecha con el de los Ingenieros ingleses. ¿Qué se deduciría de ello? Que habría uniformidad de opinión entre uno y otros respecto de que la línea que se supone trazada acordemente sería la mejor para el Ferrocarril de Antioquia.

En este supuesto tenemos que la línea de Mr. Jones sería per-

fecta *hoy* para los Ingenieros ingleses ; pero—en el mismo supuesto —¿ lo era *antes* ? ; ¿ lo era cuando los Ingenieros ingleses empezaron su trabajo ? ; ¿ lo era antes de terminarse ? NÓ, señores adversarios de la Empresa ; nó, porque ni la Casa inglesa ni sus Ingenieros sabían ni tenían por qué saber que el trazo de Mr. Jones era exacto. Por el contrario, tratándose de un trazo y de un ingeniero desconocido para la Casa, era preciso emprender el trabajo de retrazar la línea estaca por estaca.

Si hoy los Contratistas del Ferrocarril le compraran al más honorable de los enemigos de la Empresa unas tierras que hubieran sido medidas por un ingeniero europeo ó americano—el más honorable y competente también si se quiere, en concepto del vendedor, pero desconocido para los contratistas—; si según el precio ajustado y según la extensión aparente del terreno, el valor total alcanzara á una suma cuantiosa dependiente de la extensión real de la cabida ; si el precio de la mensura hubiera de salir del valor del terreno ; si para saber el comprador efectivamente tal precio hiciera practicar á uno de los ingenieros ingleses á su servicio la medición ; si cumplida ésta resultara igual á la del primer agrimensor, é iguales también exactamente los dos planos, ¿ habría razón, habría derecho, habría justicia en decir que el segundo plano era copia servil del primero, y que en consecuencia no debería pagarse la medida hecha por el último Ingeniero ? No puedo creer, señor Director, que la respuesta negativa tarde en salir de labios honrados é imparciales. Y en cuanto á retrazar la línea del Ferrocarril de Antioquia, era operación mucho más urgente que la de rectificar la medida de los terrenos supuestos, porque al trazo definitivo de esa línea están adscritos intereses de magna cuantía para ambas partes contratantes.

¿ Hubiera sido prudente ó siquiera disculpable que la Casa inglesa diera por perfecto y acabado lo hecho por Mr. Jones, sin saber quién era él y sin conocer su trabajo ? Si tal fuera su práctica, ¿ qué infeliz Casa constructora de ferrocarriles !

Por deferencia al público imparcial, entro en todos estos pormenores explicativos, porque para probar que el trazo completo y definitivo de toda la línea, desde los arrabales de Medellín hasta la orilla del Magdalena, que han hecho los Ingenieros ingleses, debe pagarse, no se necesita saber sino esto : que esos Ingenieros recorrieron toda la línea, trabajando como en trazo nuevo ; que ese trabajo y sus resultados están conformes con el Contrato y con la tarifa de precios de que ese mismo Contrato habla, tarifa formada por el Agente Oficial en representación del Departamento, por el Ingeniero Consultor y por los Contratistas ; y que éstos podían legítimamente *usar de los datos anteriores*, desde los que suministró el señor Cisneros hasta los que suministró Mr. Jones, en conformidad con el mismo contrato. Resumiendo más aún : si la cuenta por valor del trazo definitivo está justificada por el Contrato, cualquiera otra objeción que se le haga está fuera de lugar, como

lo están también todas las alegaciones de la oposición respecto á la calidad de tal contrato, y á si la Compañía inglesa va á ganar mucho ó poco en la totalidad de la obra ó en sus pormenores. Desde luego debe suponerse que unos negociantes europeos que vienen á la zona tórrida á contratar ferrocarriles, no lo hacen por pura filantropía, ni por ardor científico, ni para perder dinero, y ni aun se contentan con salir al fin de la obra ras con cantidad. Exigir eso sería pedirle á la humanidad lo que no está en su naturaleza. Convéngase, pues, en que todo lo que ha días se viene diciendo, todo lo que se dice y todo lo que se dirá aún * sobre ganancias y economías de la Casa inglesa que represento, es completamente exótico. Si hay ganancias y economías, cumpliendo fielmente el contrato, eso querrá decir que éste es bueno para la Casa (sin que ello implique que no sea bueno también para Antioquia), y si hay pérdidas, los contratistas tampoco tienen nada que reclamar, ni motivo para quejarse, pues esa es la ley de los negocios.

No deja de ser “curiosa” la contradicción del señor Botero en su férvida polémica: dice que estamos trazando un ferrocarril *por el sistema Abt*, en que nadie dizque había pensado, y que para ello copiamos servilmente un trazo hecho por Mr. Jones para un ferrocarril *por el sistema ordinario de simple adhesión*! Dice ahora que el Ingeniero Jones sí había trazado la línea y ejecutado un trabajo gigantesco en los catorce meses consabidos, y había dicho antes el mismo señor Botero que apenas iban á *principiar* á levantar los planos!....

Es quizás oportuno recordarles á los que intervienen en este asunto que el sistema Abt, para el Ferrocarril de Antioquia, estaba previsto en las *Especificaciones* de los Contratos *ad referéndum* traídos de Londres, y que alegar engaño en ese punto, ó falta de derecho para cambiar la tracción, es una inocentada sin seriedad de parte de quien la sostenga. “Las curvas definitivas no bajarán de 150 pies de radio, y EL MAXIMUN DE LAS PENDIENTES NO EXCEDERÁ DE 12 ‰.” Así se lee en la página 22 de los *Documentos relativos al Ferrocarril*, edición oficial. El señor Botero, que ha hecho estudios de Ingeniería, debe informar al que se lo pregunte si puede haber ferrocarriles de simple adhesión con pendientes hasta de 12 ‰. Ocasión tuvo entonces el señor Botero para *denunciar* las pobres cremalleras; pero quizá entonces le parecieron buenas, ó no las conocía. ¡Qué iba á conocer!

Esta cláusula del antiguo contrato se varió, dejando al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial la facultad de aprobar ó desaprobado el trazo y el sistema que nosotros justificásemos como bueno, dados los puntos por donde debe hacerse la obra.

* Parece que el autor hubiera estado oyendo, desde entonces, la algarabía ciceronesca de los Representantes de Antioquia á la Cámara de 1894, con distinguidas excepciones. ¡Qué declamaciones! qué perogrulladas! y qué facha de búfalos! Dios les perdone tanta inconciencia ...

Pequeñeces se titula un suelto del mismo número de *El Esfuerzo* á que vengo refiriéndome. Si no me equivoco, ese título equivale allí á *mezquindad, ruindad*, ó cosa semejante, si se atiende á lo que en él se dice, que para mayor claridad lo reproduzco en seguida literalmente :

“Se nos ha informado que el señor Spencer en nota descortés hace saber al señor Ingeniero Oficial, que no tiene derecho á gastos de escritorio ni tener á su servicio al segundo Ingeniero.”

He releído la carta á que hace referencia el suelto, y no he logrado hallar en ella nada que pueda calificarse como descortés. En la forma más suave que me fue posible le comuniqué al señor Torres Mariño, que por no conocer yo el contrato que él había celebrado para el desempeño de su empleo, y ateniéndome á lo que él mismo me había dicho, de tener derecho á \$ 500 para instalación de su Oficina y á \$ 350 para gastos mensuales, había consentido yo en esos pagos, “porque no podía dudar de su palabra ni de la legitimidad del pago que en ella se apoyaba.”

Le añadía que habiendo conseguido yo en la Secretaria de Hacienda una copia de tal contrato, había visto que el señor Torres no tenía derecho sino á £ 1,000 anuales, y que por consiguiente advertía en la misma fecha á los señores Depositarios que no debían seguir pagándole esa adehala mensual de \$ 350, y que debían reclamar del señor Torres las sumas que yá se le habían pagado indebidamente.

Lo descortés habría sido no avisarle al señor Ingeniero Oficial lo que yo había hecho en el asunto. Justamente al avisárselo procedí guiado simplemente por ley de cortesía, pues otra ninguna me obligaba á ello.

En cuanto á si fuere pequeñez la suspensión de un censo mensual de \$ 350 que ha estado pesando indebidamente sobre intereses que uno administra, y sobre si es igualmente pequeñez reclamar \$ 500 de gasto inicial, también indebido, y la acumulación de aquel censo durante varios meses, es cosa que dejo á la consideración del lector. Por mi parte creo que no haya persona honrada que no ejecute esas pequeñeces. Además, con la suma de *mil libras esterlinas* anuales en oro, equivalentes á *más de mil cien pesos mensuales* en moneda colombiana, parecen suficientemente remuneradas las blandas funciones del señor Ingeniero Oficial. Y si necesita Ingeniero Ayudante, cosa que niego, porque el señor Ingeniero Oficial tiene muy poco qué hacer aquí en materia de Ingeniería, bien puede pagarlo con el exceso de la suma redonda, y siempre quedará devengando sueldo mensual de mil pesos, que no son una bicoca, por vivir cómodamente en una ciudad hermosa, de clima suave y de costumbres sanas, como Medellín.

El señor Ingeniero no puede conformarse con lo acaecido, y por eso se quejó al Gobierno del señor García, á la prensa, y aun parece que insiste en quejarse al actual Gobernador, señor Vázquez, como si la negativa del señor García no fuera una sentencia defini-

tiva en el particular, pues dicho señor fue quien por medio de apoderado celebró, por parte del Departamento, el contrato con el Ingeniero Oficial. Bien sabía él, pues, que dicho Ingeniero no tenía derecho á otra suma que á la de mil libras anuales y, por eso, cuando le comuniqué el resultado del conocimiento que yo había adquirido de lo estipulado realmente con el señor Torres Mariño, me contestó sin hacerme objeción alguna, y antes bien reconociendo que las sumas que se le retiran y que se le reclaman á dicho señor eran gastos “no constantes en el contrato celebrado al efecto.” Aun cuando el Gobierno no hubiera aceptado, como sí aceptó, el procedimiento mío, siempre sería lo cierto que el señor Torres Mariño no tendría derecho sino á lo que se le concedió en el contrato referido, esto es á las mil libras esterlinas anuales *únicamente*, por sus servicios, ó por la posición que venía á ocupar en la Empresa.

En vista de lo dicho se persuadirá usted, señor Director, y se persuadirá el público, de que en el asunto tratado por el suelto en cuestión, si ha habido *pequeñez* y descortesía, no ha sido en manera alguna por mi parte. Ojalá que la reintegración de esos fondos hecha por el señor Torres Mariño evite á los Tribunales una decisión de este caso concreto de pago de lo no debido.

En cuanto al artículo de colaboración *Por Antioquia*, corriente en el mencionado número de *El Esfuerzo*, los cargos que él encierra contra la Empresa son repetición de los yá refutados en este escrito. Aquel artículo se ocupa preferentemente, al final, en cierto análisis del contrato, punto sobre el cual no me toca decir otra cosa sino que si él es defectuoso por abundancia de empleos, la creación de muchos de éstos fue exigida por el Departamento y no por la Compañía. Esta sería, al fin y al cabo, la que haría aborro con la supresión de alguno ó algunos de ellos, y bien se comprende, por tanto, que ella ni fue la más empeñada en que se multiplicasen, ni es hoy mismo la interesada en que se conserven así de numerosos como el escritor lo dice.

El escritor les increpa á los contratistas el no haber conseguido “á la mayor brevedad” y “oportunamente” los fondos del Empréstito. Este cargo es absolutamente infundado, pues no hay cláusula del contrato que señale el tiempo para tal consecución, ni ha habido hasta ahora decisión de autoridad competente que le señale el límite á esa “mayor brevedad,” ni fije cuándo es ese “oportunamente.” Para mí entiendo que ambas circunstancias están subordinadas á causas y á situaciones independientes, en parte, de la voluntad de la Compañía, y que lo más que puede exigirse de ella es trabajar, con tesón—como lo está haciendo—por vencer las resistencias que se presentan para aquel fin. Tan cierto es que la Compañía ha obrado en el asunto eficaz y activamente, que el empréstito está en mano de ricas y poderosas entidades, como yá lo había dicho en mi anterior escrito. Tengo en mi poder documentos de mis principales que así

lo atestiguan, y ellos están suministrando fondos propios para la obra, que es su perentorio compromiso.

El telegrama del señor Cisneros que dice “imposible ahora empréstito,” no infirma en manera alguna mi aseveración precedente. Una cosa es la formación del Sindicato que toma y asegura el éxito de una operación financiera como ésta, y otra cosa es el lanzamiento de ella á los suscriptores del mercado en el momento más oportuno, y á esto último es á lo que se refiere el señor Cisneros.

Creo, señor Director, haber contestado lo sustancial de los cargos que el número anterior de *El Esfuerzo* trae contra la Empresa del Ferrocarril.

Soy de usted atento servider,

C. T. SPENCER.

Medellín, Octubre 4 de 1893.

* * *

CIERTA ENTEREZA DE CARÁCTER

Señor Director de *Las Novedades*.—Presente.

Bajo el mote de “Ferrocarril de Antioquia” trae su periódico de usted un ligero artículo encaminado á aconsejar al Gobierno del Departamento que trabaje por *todos los medios que le sugiera su buena inteligencia por la rescisión de este RUINOSO contrato* (sobre Ferrocarril).

Lo trae á su colaborador de usted, X. X. X., á este resultado, un informe del señor Torres Mariño, Ingeniero Oficial, acerca de la marcha de la Empresa etc. etc.

Sin adelantar concepto alguno, les ruego á usted y á sus lectores, que aguarden á imponerse de la refutación completa que publicaré de ese fantástico informe, para que formen juicio razonable sobre tema de tanta importancia para Antioquia.

Concuerda con los conceptos emitidos por su colaborador, un suelto de *El Correo Nacional*, periódico áulico de Bogotá, que aconseja y “aplaude calurosamente” la idea que dizque se le ocurrió al señor Torres Mariño de que “*se convoque la Asamblea á sesiones extraordinarias, para someter á ella, de nuevo, el contrato sobre Ferrocarril.*”

Entiendo, pues, que su colaborador apela á la buena *inteligencia* del Gobernador, y el otro apela al *poder* de la Asamblea. Echo de menos en el primero, que no se dirija también á la honradez proverbial del señor Vásquez y del pueblo que administra; que no hable cosa de la palabra empeñada y de los compromisos aceptados ayer no más; y en cuanto al segundo, le preguntaría simplemente: ¿qué tiene qué hacer la Asamblea en el asunto, como no sea interponer sus influencias á fin de que los Gobiernos contratantes cumplan, en el tiempo y forma debidos, los contratos perfeccionados, para que la obra marche sin tropiezo alguno?

Lo que puede redimir á Antioquia, no creo yo que sea ofuscar.

se irreflexivamente y desandar el camino recorrido yá, sino hacer frente, con probidad y energía, á las obligaciones que contrajo, cuyo cumplimiento la dotará con una obra redentora.

Es entendido, eso sí, que la Casa que represento me dio poderes generales, y que yo estaría dispuesto á discutir una rescisión del contrato, si me la impusieran como recurso último y desesperado, pues la Casa lo que quiere, ante todo, es cumplir con el contrato y ejecutar la obra, como siempre lo ha hecho en los diversos países donde ha contraído compromisos. Para el evento de una posible rescisión, tengo á mi favor el derecho y la justicia y los avalúos oficiales del señor Torres Mariño, que hacen montar á más de *un millón de libras esterlinas* las ganancias probables de la Casa en este contrato. Los que tienen puesta su fe y confianza en ese señor, meditarán sin duda antes de echarse por este camino.

Cuanto á mí, aseguro al pueblo antioqueño que la Casa sí le cumple los contratos que celebró con su Gobierno; que sí le construye un Ferracarril, de las sólidas condiciones como lo contrató, que sea en su sostenimiento futuro una renta y no un gravamen para el Departamento; y que las mil familias que dicen *Las Novedades* que hay en Medellín padeciendo hambre, hallarán trabajo y pan en la obra del Ferrocarril en cuanto el empleado del Gobierno llene sus funciones respecto á los planos de los contratistas; á menos que el Gobierno, rescindiendo el contrato, no se limitara á lo mismo—que es lo justo—sino que aumentara los capítulos de su Presupuesto de Beneficencia.

El contrato, en fin, preve perfectamente la manera de *resolver* cualquier *diferencia* que ocurra entre las partes contratantes, respecto á derechos y obligaciones creados por el mismo contrato. Un arbitramento honorable, cuyo tercer perito ha de ser designado por el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República y por el señor Ministro Británico, es la mejor garantía apetecible para los intereses comprometidos en esta negociación.

Aplaudo con *El Correo Nacional* la entereza de carácter que allí se dice ha demostrado en el ejercicio de su empleo el señor Torres Mariño, y el que este señor se esfuerce por favorecer los intereses de Antioquia; pero también observo á todo eso, que al señor Ingeniero Oficial no se le ha exigido jamás por los contratistas nada indebido, para rechazar lo cual haya tenido que echar mano de toda su entereza de carácter; que es por lo menos aventurado confundir la noble rigidez en el cumplimiento del deber, con la obstinación en hostilidades, perniciosas para los contratistas, es verdad, pero también perjudiciales para la obra que el señor Torres Mariño debería ayudar á construir; y en fin, que el Ingeniero Oficial está parado sobre un contrato que ha de durar por *todo el tiempo necesario para la construcción del Ferrocarril*, ó mientras los que con él contrataron lo conserven allí, sin que la Compañía lo haya constreñido, hasta hoy, á que lo cumpla estrictamente, y él siempre devenga su sueldo. De suerte que gana popularidad y aplausos, por una parte, y gana

más de \$ 1,100 mensuales, por la otra á quien yo represento; lo cual, si no es el colmo de la habilidad, sí debe ser el de la buena fortuna.

Que el Ingeniero Oficial, señor Torres Mariño, no ha cumplido su contrato, y que ese contrato es susceptible de resolverse, como todos los de su especie, por ese no cumplimiento, son cosas de que tengo pruebas en mi poder * y que saben los que administran justicia.

Compárese por el público imparcial la conducta del Ingeniero Oficial del Ferrocarril de Santander, señor Abelardo Ramos—que sí es Ingeniero de fama en el país—con la del Ingeniero Oficial enviado á este Departamento, y dígase cuáles la causa de tal disparidad en el modo de proceder de estos dos empleados. Los contratos son iguales en todo, y es una misma la Compañía que los cumple: ¿por qué allá todo anda bien y acá hay tanta rémora y tanta oposición?

Creo, para terminar, que al pueblo antioqueño no le conviene que le confundan sus intereses vitales, fincados en el Ferrocarril, con los movibles y candentes intereses de la política. Por eso he visto con gusto que el Gobierno del señor Vásquez haya fundado periódico especial para publicar todo lo relacionado con la Empresa á mi cargo. Cuando el público lea *todo* lo que debe leer en este asunto, rectificará muchas ideas falsas que le han nacido ó que le han hecho calar en el cerebro las voces de silencio que la Casa había guardado y las voces enemigas que han explotado ese respetuoso silencio.

Yo vine al país á encargarme como Ingeniero en Jefe de la construcción de un Ferrocarril ardientemente deseado por un pueblo vigoroso y serio; creí contratado ese Ferrocarril por un Gobierno que se afanaría el primero en llenar sus compromisos y en apartar obstáculos antes que en crearlos; creí muchas cosas, con esa candidez que me ha reconocido benévolamente la prensa antioqueña. Y hoy, aunque doy la última mano á trabajos técnicos completos del Ferrocarril, he tenido que tornarme también en polemista, para defenderme y defender á la Casa que represento de los más inauditos y absurdos cargos que jamás se le hubieran formulado; y eso, así sorprendente como es, lleva por guión á un empleado á sueldo de la misma Casa, que de leal colaborador trocose súbito en el más empecinado enemigo. Yá comprendo por qué *Las Novedades* hablan de gentes ingratas que viven de socaliñas en esta tierra colombiana....

Y basta por hoy.

Sírvase usted, señor Director, pasarme la cuenta por esta inserción.

Soy de usted atento, seguro servidor,

C. T. SPENCER.

* A la página 43 del libro del señor Spencer, de que se hablará más adelante, está esa prueba, consistente en un telegrama publicado por el mismo señor Torres. Decía él que eso de entenderse con los trenes de la vía, era ocasionado á que *se le tendieran lazos á su reputación*..... Así disfrazaba él piadosamente su pereza y su ignorancia en todo lo relativo al manejo y construcción de ferrocarriles.

LOS GASTOS PRELIMINARES

*Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, Contratistas.—Medellín,
15 de Junio de 1893.*

Señor Secretario de Hacienda.—Presente.

Es mi deseo consignar en esta nota, que espero tenga usted la amabilidad de poner en conocimiento de Su Señoría el Gobernador, las opiniones que emití ayer en la amigable conferencia de la Gobernación, ya para precisarlas mejor, ya para que en todo tiempo ellas puedan valer.

Punto primero: La ejecución correcta de los contratos no nos imponía á nosotros el deber de comenzar la ejecución de obra alguna en toda la línea, y por el contrario nos lo vedaba: basta ver el Capítulo I del Título I de las Especificaciones y el artículo 6.º del Capítulo I del Título IV de las mismas (entre otros preceptos) para convencerse de que nosotros hemos podido limitarnos simplemente á levantar nuestros planos y demás trabajos preparatorios, como la cortada de traviesas, y aguardar á que el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial aprobaran esos trabajos en todos sus detalles, para entonces comenzar "*á ejecutarlos con éntereza*" (artículo 4.º, Capítulo I, Título I, allí). Pero precisamente por satisfacer los manifiestos deseos del Gobierno, de la prensa y del pueblo antioqueño todo, y para no dejar sin trabajo á los obreros que el Gobierno mantenía en la línea, recibimos los primeros veinticinco kilómetros para refecionarlos y adaptarlos á las Especificaciones, conforme al nuevo trazo de nuestros Ingenieros. Allí hemos estado trabajando hasta el presente, haciendo el primer puente de piedra labrada que haya en la línea, con obreros italianos, levantando la línea de tres á cinco pies en varios puntos y rectificándola sobre el nuevo trazo; balastándola convenientemente, desmontando el trayecto, y preparando materiales de mampostería en abundancia para las obras indispensables en aquella parte. Desde Octubre del año pasado (y no es poca la previsión) contrató don Alejandro Restrepo para nosotros 8,000 traviesas para emplearlas en este trabajo; pero, á pesar de eso, como el artículo 6.º, atrás citado, dice que las traviesas no se colocarán en la obra, "*sino seis meses después de cortadas,*" es claro que, á pesar de toda nuestra buena voluntad de satisfacer los deseos del Gobierno anticipándonos á nuestras mismas obligaciones, como nadie tenía polines viejos para vender, al usar nosotros de los nuevos, infringíamos el contrato en nuestro daño y por pura condescendencia; pues como los polines verdes se rajan más que los otros, y todos los rajados hay que cambiarlos á nuestra costa, la pérdida nuestra era, por tanto, consciente, consentida y segura.

Ahora que, por los informes del Ingeniero Oficial, ajeno á estas consideraciones, Su Señoría ha opinado que el contrato debe cumplirse como él reza, ni más ni menos, declaración que es un alivio para nosotros, la suspensión de los trabajos de reconstrucción se nos

impone, ó mejor dicho ha sido resuelta en la conferencia de la Gobernación. Esperaremos, pues, ocupándonos en cortar polines ó traviesas y prosiguiendo el levantamiento de nuestros planos definitivos, trabajos que yá tocan á su fin; y cuando el Agente Oficial (empleado del Gobierno) haya cumplido en Londres con las funciones anexas á su cargo, entonces "*comenzaremos á ejecutar con entereza*" la grande obra que yá tenemos hecha en nuestro gabinete y oficinas.

Empero, Señor Secretario, es tanto nuestro deseo de que el pueblo antioqueño no vaya á dudar de la firmeza de nuestros propósitos y de la eficacia de los medios de que disponemos para cumplirlos, que con fecha de ayer mismo pedí á los Ingenieros Residente y Oficial que se dignaran dar permiso para la continuación de los trabajos de levantamiento de la línea en la Malena entre las millas 1.^a á 8.^a donde la actual presenta tantas dificultades y aun peligros; y que si tienen á bien mi solicitud, fijen una tarifa provisional de precios, para los efectos del contrato. Conste, pues, que nosotros antes que retroceder, avanzamos; antes que desmayar por las dificultades que nos obstruyen, queremos dar pábulo á los trabajos.

Punto segundo: Me pareció ayer, en la conferencia de la Gobernación, que Su Señoría el Gobernador manifestó extrañeza de que figuraran en las cuentas de gastos del Ferrocarril dos certificados de á £ 5,000 cada uno, destinados á cubrir los *gastos preliminares* de esta obra y contrato. Sería largo enumerar detalladamente todos los gastos y servicios que desde la primera palabra inicial de un contrato cualquiera de esta especie se comprenden bajo aquella denominación; pero basta á mi objeto, y estoy cierto de que Su Señoría me concederá la razón, el recordar aquí que la Casa entró en erogaciones cuantiosas, á cuenta de este contrato, desde que inició estudios de este país, de sus leyes, de sus finanzas y aun de su constitución física. Después de serias conferencias y meditaciones se resolvió al fin á firmar los contratos *ad referéndum* y á enviar una comisión suya con la del Gobierno á contratar aquí, si era posible, en firme. Una vez que la comisión de que Mr. Ridley era digno jefe estuvo en esta ciudad, yá para el veintisiete de Septiembre del año próximo pasado, Su Señoría se comprometió á responder de los gastos que hubieran de hacer los Ingenieros y de causar los efectos é instrumentos científicos que trajeran consigo y que Mr. Ridley pidió á la Casa mediante esa promesa. Cinco Ingenieros primero, y luego otros y otros han venido al Departamento, y sus sueldos y sus gastos de todo género, con los otros gastos hechos aquí en la instalación de los trabajos, todo esto representa los susodichos certificados; pudiendo asegurar á Su Señoría que esa suma de cien mil pesos, papel, no alcanza á cubrir en su totalidad los gastos preliminares previstos en la cláusula XXV del contrato. Para mayor satisfacción de Su Señoría me permito agregar, y lo prueba la cláusula que cito, *que esos gastos y esos certificados, como cualesquiera otros que se expidan, son parte del precio total de la obra contratada, y por tanto ni aumentan ni disminuyen las obligaciones del Gobierno contratante.*

Por último, esos gastos preliminares son tan legítimos y esenciales á todo contrato de esta clase, que son precisamente la primera partida que consta en la tarifa de precios acordada por el Ingeniero Consultor, el Agente Oficial y los contratistas, de acuerdo con el párrafo último de la cláusula XXVI del contrato principal. Tal partida va traducida á continuación: "*Ferrocarril de Antioquia: Tarifa de precios: Para ser pagados á los contratistas: sujetos á variaciones á medida que los trabajos adelanten*:—1.º GASTOS PRELIMINARES, á cuenta de *Empleados é Ingenieros etc.*; para ser pagados así: la mitad al firmar el contrato y la otra mitad un mes después, £ 10,000."

Esta tarifa lleva las firmas del doctor Felipe Zapata (Agente Oficial) y de Sir George Barclay Bruce (Ingeniero Consultor). De manera que en cuanto á gastos preliminares, como respecto á toda otra cuestión, nos ajustamos nosotros á los términos estrictos de los contratos, "como se ajusta la pupila al ojo."

Si, pues, cuando ya hemos otorgado la fianza prometida; cuando la Casa lleva gastadas en Antioquia y para Antioquia más de £ 15,000; cuando ya se tiene conocimiento de que el empréstito está garantizado; es decir, cuando todo conspira en favor de la obra contratada, apenas puede creerse (y yo no quisiera creerlo) que surjan ciertas dificultades, procedentes de donde menos podían esperarse.

En la esperanza de que esta nota y el estudio atento de los contratos, satisfarán á Su Señoría, á usted y á los otros miembros del Ministerio, acerca de los puntos en ella contenidos, y que se allanarán al fin todos los obstáculos con que luchamos, me repito de usted, señor Secretario,

Atento y seguro servidor,

C. T. SPENCER.

Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º, Contratistas.—Medellín, 15 de Junio de 1893.

Señor Secretario de Hacienda.—Presente.

Pocos momentos después de haber firmado la nota oficial que en esta misma fecha tuve el honor de dirigir á usted, haciendo constar el valor y alcance de mis declaraciones en la conferencia de ayer con el Gobierno, tuve el honor de recibir de parte del Depositario Oficial, don Lisandro M. Uribe, la transcripción íntegra de un oficio de Su Señoría al Gobernador en persona * dirigido á dicho Depositario, en que se le ordena "que se sirva suspender el pago de dichos certificados (alude Su Señoría á los dos primeros, por £ 10,000, abonables á gastos preliminares hechos por la Casa en el

* El órgano de comunicación era el Secretario de Hacienda; pero parece que ese empleado no quiso firmar este golpe de mano que el Gobernador les dio á los contratos, violándolos de todo en todo.

Ferrocarril de Antioquia), *bajo la responsabilidad del Gobierno de Antioquia*, mientras que con la protesta del caso, se resuelve definitivamente de la reclamación que por el correo de mañana dirigirá á Londres esta Gobernación."

Permítame usted, ante todo, que signifique mi sorpresa por tal medida, no acorde con la letra ni con el espíritu de los contratos; y á la cual sirven de sostén algunas palabras mías, dichas en mal español, tomadas y trascritas, no por manera taquigráfica, sino "*poco más ó menos*," al oído y de memoria.

Siendo cierto, como dicen los códigos colombianos, "que los contratos legalmente celebrados, son una ley para los contratantes," no alcauzo á comprender ni á explicarme la mala voluntad de Su Señoría contra los certificados en cuestión, que representan erogaciones y gastos tan puros y legítimos en pro del Ferrocarril como si ellos provinieran del valor de la primera locomotora que cruzara estas montañas. (*)

Dije en mi nota de hoy, y me permito repetirlo, que estos gastos preliminares (que vienen figurando como parte integrante del precio de la obra desde el Artículo XIX del contrato de Londres, otorgado el 12 de Abril de 1892), que esos gastos *preliminares*, cual su nombre lo indica, encierran y contienen el valor real de todas las sumas que desde el primer momento de iniciar la negociación, habiendo impendiendo la Casa contratista hasta llegar á la firma de los contratos é instalación de sus Ingenieros sobre el terreno de la obra.

Que yo, en el español de mi uso, haya llamado "particulares" esos gastos, y que á las frases mías se les haya dado desgraciadamente una interpretación que en efecto no merecen, duéleme en verdad, pero no es culpa mía. El color de los objetos no está en ellos, sino en la manera como la luz afecta los ojos que los miran. Como en mi nota de hoy me referí á la de esa Secretaría de fecha 27 de Septiembre del año próximo pasado, en que desde entonces se afirmó "que esos gastos serían pagados por el Departamento conforme á las cláusulas respectivas del contrato sobre construcción de la Vía Férrea caso de que la aprobación se verificara"; y como la aprobación se verificó; y como la cláusula XXV dice que *del precio del contrato saldrían los certificados á favor de la Casa constructora*, no sólo comprendiendo todos los objetos y cosas que se mencionan en la cláusula XXIV (materiales, máquinas, herramientas, etc.) sino "*abrazando el costo de gastos preliminares*;" y como esos certificados "*tendrán por base, en materia de precios, una tarifa fijada de común acuerdo entre el Ingeniero Consultor, el Agente Oficial y los Contratistas*;" y como según el artículo 1.º de esa tarifa, los gastos

(*) Un Representante de Antioquia en este año, se atrevió á decir y á publicar que hasta la pluma de oro, que Su Señoría Ilustrísima el Obispo de Medellín y otros caballeros muy respetables de Antioquia, le regalaron al Gobernador García para que firmara los contratos, era (la pluma en cuestión) comprada quizá con el dinero de Punchard & Cº por estos certificados. Y el tal se llama católico!...

(N. del E.)

preliminares fueron fijados en £ 10,000 por los legales autores de ella, quienes expidieron válidamente los dos certificados por aquella suma; y como esos certificados fueron admitidos sin objeción alguna (¿cuál podían hacerles?) por los señores Depositarios; ¿de dónde puede salir, conforme á los contratos, la mala voluntad que se les tenga á los referidos certificados, y el que no se les quiera pagar honradamente?

La Casa tiene certificados contra el Gobierno por más de £ 25,000 y apenas se le han cubierto hasta la fecha unas £ 5,000 y tantas; de manera que bien pudiera condescender en que se cubrieran primero otros certificados mientras la reclamación y protesta de que habla Su Señoría fueran resueltas en Londres, como Su Señoría está determinado á hacerlo. Yo en nombre de mis principales, como guardián aquí de sus intereses, y vigilando por la exacta y leal ejecución de los contratos, no tengo poderes para concurrir con mi asentimiento á que ellos sean mal interpretados; y por consiguiente, *protesto á mi vez del oficio de Su Señoría al señor Depositario Uribe* y niego el derecho que se invoca para suspender el pago de los primeros certificados, tan válidos y sinceros como todos los otros. (*)

Dejo así salvada mi responsabilidad por lo que ha ocurrido y por lo más que ocurra en el particular, haciendo, eso así, la debida justicia á las rectas intenciones de Su Señoría en todos sus actos, y muy particularmente en los que se refieren al contrato sobre el Ferrocarril á que va unido su nombre personal y el de su Administración. No creo, no puedo creer que un error de apreciación en un detalle cuasi insignificante, venga á paralizar la próspera marcha de los trabajos actuales y á matar tantos esfuerzos anteriores. A Su Señoría le consta la manera no mezquina como los representantes de la Casa Punchard hemos venido procediendo desde un principio. No sólo *renunciámos á los productos del tráfico actual*, que valen por año muy considerable suma; no sólo cedimos edificios, herramientas y útiles, que, como los productos, nos pertenecían, sino que también y con abierta mano reconocimos como de cargo nuestro los gastos hechos en el Ferrocarril en los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre, en reparaciones y reconstrucciones hechas por el

* Hablando el señor Cisneros de estos gastos preliminares—ahora en Septiembre de 1894—dice así:

“ Dichos certificados fueron expedidos conforme á una estipulación clara y terminante del contrato, citada en varios escritos anteriores; y su justificación sólo puede ser materia de duda para quien, como el señor Torres, *no haya tenido motivos por qué saber lo que se acostumbra en la clase de contratos cuya vigilancia estaba á nuestro cuidado* (del señor Agente Oficial y del señor Ingeniero Consultor); por lo demás, *sería muy fácil presentar contratos análogos, celebrados en Inglaterra, en donde el importe de los gastos preliminares llega á una proporción mayor que la que existe entre £ 10,000, monto de los certificados, y £ 1.250,000, monto del contrato.*” (*El Telegrama*, número 2,381). El Gobernador excusó luego su indebido proceder alegando que había confundido los *gastos preliminares*, previstos en el contrato, con los *gastos de administración* [management], que no estaban previstos expresamente, como se lo hizo notar el señor doctor Zapata.

Gobierno á la vieja línea, las cuales de nada podían servirnos, pues no obedecían ellas al nuevo trazo y á las nuevas necesidades, ni la línea era entonces de cargo de la Compañía.

No obstante lo dicho, estoy dispuesto á salvar este incidente con un *modus vivendi* que no sea violatorio de los contratos y que yo referiré también á mis principales; y el incidente sobre suspensión de trabajos, en la forma que los Ingenieros Residente y Oficial quieran acordar conmigo, según lo dije á usted en mi nota anterior.

Soy de usted atento seguro servidor,

C. T. SPENCER.

* * *

EL LIBRO DEL SEÑOR SPENCER

I

Ferrocarril de Antioquia.—Defensa de los contratos.—¿Quién los ha cumplido?—¿Quién los ha violado?—Responsabilidades.—1893.—Medellín, Imprenta de *El Espectador*.

Con este título publicó, á fines del año pasado, el representante de la Casa Punchard & C.^o, jefe de los trabajos en aquel Ferrocarril, un libro de 120 páginas, el cual ha llegado á nuestras manos últimamente. Como es cierto que este asunto preocupa no poco á la opinión pública y al Gobierno mismo, pues la Casa contratista apeló para ante el Nacional contra los agravios que le fueron inferidos por el Gobierno de Antioquia; y como esos contratos fueron ocasión del llamado *Petit Panamá*, que ha ofuscado á todos los patriotas hasta el punto de que confundan la bondad misma de la negociación y sus ventajas reales para el país, con los manejos indelicados que algunos individuos—empleados ó particulares—hayan podido ejecutar á la sombra de ella; y como esa Casa, por más de un título muy respetable, ha sido tratada sin miramiento alguno por la prensa de cierta cepa y jaez; por estos motivos, y por muchos mas que saltan á la vista, recomendamos la lectura de esta publicación, que conviene conocer, pues la vindicación que hace el señor Spencer de sus mandantes no puede ser más completa.

No sin pena se observa, al recorrer esas páginas hasta el fin, la conducta irregular—por no decir otra cosa—de aquel Gobierno de Antioquia, que fue antes modelo de lealtad á su palabra empeñada y de tino y discreción en el arreglo de cuestiones importantes.... Veamos si no.

El contrato comenzó á regir el 1.^o de Enero del año anterior, y no fue sino el 26 de dicho mes cuando el Gobierno entregó la línea vieja á la Compañía. Pero esa entrega misma no sólo fue tardía, sino incompleta y en la forma más perjudicial: con violación de la cláusula II del contrato se reservó el Gobierno los productos de la vía vieja, que entregaba, y la mitad de ella, para sostenerla; se reservó almacenes, bodegas, materiales, etc., todo ello *preciso* y destinado para la nueva obra, y cuyo *uso pleno* le correspondía á la Com-

pañía. Pero el mayor mal de esta semi-entrega fue la creación, con ella, de todo un tren administrativo del Ferrocarril, en contraposición con el de la Compañía, estableciéndose de este modo y desde el primer día una rivalidad y mal andanza en la Empresa, que causaba mil disgustos y redundaba en irregular servicio, pues el Gobierno se hizo cargo del tráfico también, contra lo preceptuado en la cláusula XXXIV del mismo contrato: “(*Mientras el Ferrocarril entre Puer-to Berrío y Pavas ESTÉ EN PODER DE LOS CONTRATISTAS etc.*)”

Así fue que, aunque la Compañía había comenzado trabajos de trazo en toda la línea desde Octubre de 1892, en que llegó el primer cuerpo de Ingenieros, como esos trabajos técnicos no hacen mucho ruido ni ocupan muchos brazos; como esos trabajos son de los que “no los ven los ciegos,” y como la línea puede decirse que siguió á cargo del Gobierno en lo visible—tren de empleados, bodegas, tráfico, etc.; de allí se originó el que la gente no viera el trabajo de la Compañía en la refección de todo el material rodante (que estaba á su cargo), en el sostenimiento de las primeras 15 millas de la vía, en la continuación del trazo completo y perfecto de toda la línea hasta Medellín, y en la acumulación de traviesas, materiales de mampostería, apertura de canteras y demás trabajos provisionales, para cuando llegaran de Londres aprobados los planos, que conforme al tenor literal del contrato, era cuando la Casa podía *comenzar á ejecutar* trabajos de reconstrucción en la vía vieja, ó de construcción en la nueva.

De esa entrega, que fue apenas legal, comenzó la serie no interrumpida de agravios á la Compañía (aunque ella inconsideradamente hubiera aceptado eso así), y las quejas del público. Como nadie, ó muy contada persona, se interesa en estos asuntos hasta el punto de estudiar á fondo los contratos, averiguar los hechos en fuentes puras, y no exponer juicios precipitados ó sandios; como por el contrario, la máquina de forjar juicios temerarios, erróneos ó iusensatos que cada uno lleva sobre los hombros, esto es, la cabeza, no se digna las más de las veces inquirir, rectificar, pesar y valorar los elementos con que fabrica sus creencias y opiniones; en el caso del Ferrocarril de Antioquia, que estudiamos, todo mundo—Raimundo y todo el mundo—comenzó á murmurar, más ó menos sorda y pérfidamente, contra la Casa constructora, cuya acción inteligente y costosa—pero no ostentosa—no veían, ó no querían ver, los declamadores.

Es tal la ignorancia y precipitación infantil de que adolece nuestro público, en general y casi en absoluto, en asuntos de Ferrocarriles y otros—exceptuando algunas nociones de Historia Sagrada, las cuatro reglas, ejercer la usura y otras cosas triviales—que aun en Antioquia, donde dicen que por lo menos la gente de Medellín que comercia directamente con el extranjero, ha ejercitado un poco su sentido común—ni aun allá hubo público que se hiciera cargo de las condiciones generales y salientes del contrato en que habían gastado un año de lucha y discusión, y en que fincaban tan caras espe-

ranzas! Todos creyeron que desde el 1º de Enero, aunque el Gobierno no hubiera entregado la línea todavía, debían comenzar—ó la Compañía no valía nada—unos trabajos enormes, descomunales, ante los cuales se habrían de quedar como avergonzados los del Canal de Panamá, Suez, Babel y Las Pirámides. Y todos sabían, ó debían saber, si habían leído siquiera el contrato, que para llegar á la ejecución material de la obra había primero que vencer dos obstáculos de consideración, á saber :

1º UN OBSTÁCULO CIENTÍFICO, consistente en el levantamiento del plano completo de toda la vía, con sus correspondientes perfiles, cálculos de movimiento de tierra, roca, etc.; planos detallados de todas las obras de arte—puentes, viaductos, acueductos, muros de contención, etc., etc.—que fueran necesarios; así como también de las estaciones, *tanques*, almacenes, bodegas, etc, inclusive el muelle en Puerto Berrío, de capacidad para que atracaran en él tres vapores á un mismo tiempo.

Estos trabajos preliminares son indispensables y principalísimos en la construcción de todo Ferrocarril que haya de dirigirse por gente seria, que sepa lo que está haciendo y quiera saber lo que va á hacer.

Otra cosa es lo que ha sucedido entre nosotros, tal vez con algunas excepciones: como los contratistas saben los pueblos y Gobiernos con que se las han, desde que obtienen su contrato INAUGURAN los trabajos del Ferrocarril X ó Z; se tienen prevenido un riel á la mano y un clavo de plata ó de oro (que generalmente es de los que llaman de *engalavernar*), y convidan á la fiesta solemne: peroratas, bendiciones, regocijos y una revista al diario más oficioso: “Hoy, bajo los auspicios de la Divina Providencia, con el día más bello que ha iluminado la ranhería de Tal Parte, con el concurso de las autoridades civiles, militares, eclesiásticas, colegios y numerosos convecinos que quisieron asistir á conocer un riel, y que ya están sembrando arvejas para trasportar por el Ferrocarril, se inauguraron los trabajos de éste; grande entusiasmo y banquete en el Hotel Z. ¡ Loor al Gobierno y al enérgico empresario don Fulano de Tal !”

Y comienzan los trabajos, en verdad, con decisión y buena fe; y dos ó trescientos ó mil peones remueven barrancos, levantan puentes y tienden rieles á más y mejor. Pero pregunte algún curioso : “¿Yá está hecho el plano completo de este Ferrocarril? Por qué puntos ha de pasar? ¿Qué sistema de tracción se emplea en él? ¿Cuántas obras de arte tienen que construir de un extremo al otro? ¿Cuántas estaciones de 1ª, de 2ª ó de 3ª clase ha de tener? ¿Cuáles son las gradientes máximas que se les permite emplear á los contratistas? ¿Qué cálculos de nivelación han hecho? ¿Cuántas yardas cúbicas de tierra ó roca tienen que sacar de los cortes y qué llenos tienen que hacer etc. etc. etc.?”

Pues no hay tal; de eso no dan cuenta en la obra A ni en la obra B, que están en construcción; porque los contratistas *saben* que si consagran el primer año de su tiempo y el primer millón de su

capital á esos trabajos preliminares, indispensables, pero no chillo-
nes y de relumbrón, la opinión de los inauguradores comienza á cam-
biarse; el Gobierno y su personal, que generalmente saben tanto de
Ferrocarriles como de Náutica, comienzan también á dar oídos á los
“clamores de la opinión,” y el fracaso de la empresa es fijo. En vano
será que el contratista—como lo ha hecho la Casa Punchard—llame
á la gente del Gobierno y á los hombres ilustrados á conocer sus pla-
nos y trabajos, á examinar su contabilidad y á ver el numeroso cuer-
po de ingenieros que hasta última hora se ocuparon en trabajos im-
portantes; todo será en vano: nuestro público quiere, y con él cier-
tas gacetas, trabajos visibles, de que den cuenta los arrieros. Por esta
razón colombiana, que algún día dejará de ser razón para llegar á
ser el adfesio que es, nuestros empresarios é ingenieros de Ferroca-
rriles pueden no absolver las preguntas pertinentes que arriba se
enumeran: ellos, como los Generales de Napoleón III en *La Débâ-
cle*, si se les pregunta cómo se llama el río que está al frente, el Meu-
sa ó el Mosela, contestan impertérritos: “el nombre no hace al caso;
ahí hay agua; cuidado se ahogan!”

“—Aquí hemos comenzado trabajos para ir á la capital del De-
partamento; hacemos un banqueo plano, y le tendemos dos rieles
encima; sobre ellos ponemos una locomotora ó un carro; si ruedan,
es señal que la cosa va bien; donde haya ríos ó quebradas, claro es
que se echarán puentes; donde haya cerros, se perforarán con tú-
neles (sistema Torres Mariño *), ó se aplanarán á fuerza de barras,
azadones y dinamita; nada hay imposible habiendo dinero y tiempo;
si la línea resulta con diez ó doce leguas más de distancia, mejor;
como es el Gobierno el que ha de sostenerla, eso no importa; si por
lo elevado de las gradientes no se pueden hacer estaciones ni pa-
raderos en puntos poblados intermedios, eso no le hace; que esa gen-
tuza que vive junto á la vía se contente con admirarla y con que le
mate uno que otro novillo en su marcha esplendorosa; si quieren
andar en ella, que hagan el viaje á pie á uno de los extremos, y se
lleven al hombro sus productos (sistema del mismo ingeniero); y,
en fin, donde los banqueos resulten más hondos que lo preciso, se
rellenan, levantando la carrilera, ó se hunden más, si resultan me-
nos profundos que lo necesario; ambas operaciones son costosas y
presuponen falta de previsión y de estudios serios, pero para eso es-
tamos en Colombia!!...”

La Casa Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o, que es una
Casa que se ocupa en la construcción de obras públicas en todos los
países del mundo, hace 50 años, y que tiene ingenieros experimen-
tados para ello, no podía, no debía en Antioquia faltar á sus prácti-
cas de siempre y pretermitir la marcha de sus trabajos, por darle
gusto á la opinión indocta de intrigantes y público. La Casa comen-
zó por donde debía comenzar, y al efecto levantó *los primeros planos*

* Este ingeniero presupone para el Ferrocarril un túnel de 3,000 pies, que
costará más de la mitad del precio de toda la obra, y en que se invertirán 56 años!
(Véase el folleto del señor Cisneros).

completos que existen de la vía entre Puerto Berrío y Medellín. A las páginas 74 á 76 del libro del señor Spencer están enumerados esos trabajos técnicos, que el señor ingeniero tiene en su poder, que forman unas cuantas cargas, y que probablemente serán exhibidos en esta ciudad, para que los juzguen las personas competentes.

Ese trabajo de la Casa duró cerca de un año, y es, como ya se dijo, completo, como no se ha hecho, probablemente, otro en el país. Y este trabajo se le imponía como previo á la Casa constructora, no solamente por razones de método y tecnicismo, sino también por razones de economía de todo orden, que se rozaban aun con el empréstito. Como ella tenía que solicitar capitales entre los prestamistas extranjeros, era conducente, necesario, exhibirles y probarles á esos prestamistas, con cálculos perfectamente matemáticos, qué clase de obra se iba á ejecutar y qué costo definitivo—con aproximación de peso más, peso menos, pero sin llegar á millones—había de invertirse en ella. En Europa, ni en parte alguna, va la gente que lo tiene, dando su dinero para que lo expongan aventuradamente los constructores de obras públicas sin estudios preliminares ni presupuestos definitivos.

Los Ingenieros de la Casa vencieron, pues, en Antioquia este primer obstáculo, antes de comenzar trabajos de abarrote, materiales, y lo vencieron en un tiempo relativamente corto—8 meses de los 54 presupuestos para concluir el Ferrocarril.—El ingeniero americano, Mr. Jones, había gastado ya por cuenta del Gobierno, con más de \$ 130,000 de costo, doble tiempo, con un cuerpo de ingenieros también respetable, sin llegar á resultado alguno definitivo, como lo confesó uno de sus ayudantes antioqueños, y como lo prueban los trabajos mismos de dicho señor, que reposan actualmente en poder del mismo Gobierno de Antioquia.

El señor Torres Mariño, Ingeniero Oficial, se aventuró á decir que los planos levantados por la Compañía eran *copia servil de Mr. Jones*; pero ese señor ha incurrido en tales contradicciones en todo sentido, que su aserto deja de ser infundado para convertirse en calumnioso: primero, porque los planos de la Compañía presuponen el sistema de Abt—último adelanto de la ciencia para ferrocarriles de montaña—y el trazo *preliminar* del ingeniero americano, (si lo que él hizo vale por tal), presupone el sistema de adhesión con gradientes de 4 por 100 en largas distancias, que es un verdadero imposible en regiones lluviosas como las del Nus y el Porce (1); segundo, porque el mismo ingeniero, señor Torres, ha manifestado tal abínco por *armarse* en los planos de la Compañía,

[1] Es cierto, como lo observa el señor Cisneros en su folleto, que el Ferrocarril de la Oroya, en el Perú, tiene 4 por 100 en la forma Jones; pero precisamente en la última sesión de los accionistas de ese ferrocarril, se manifiesta el Director muy alarmado porque una compañía alemana piensa construir otro ferrocarril de sistema Abt, en la misma región, que ARRUINARÁ el que ellos explotan, por lo barato de su construcción, de su conservación, reparación etc., y por lo barato de sus tarifas, consiguientemente. Hacer ferrocarriles que no sean renta sino gravamen para el Gobierno que los manda construir, ni impliquen baratura en el flete para los que se sirvan de ellos, no es adelanto ninguno, es obra contraproducentem.

ó siquiera en una copia de ellos, (previendo su actual Gerencia en el Ferrocarril), que es de suponerse que no los estima tal copia de los de Mr. Jones, pues teniendo los de este señor á sus órdenes, ¿ para qué quería copia de los otros, si eran copia servil de los primeros ? ; y en fin, el que esto escribe desafía formalmente al ingeniero Torres Mariño á que diga si él conoce los planos de la Compañía, y más aún, á que manifieste si él sabe *qué trabajos constituyen el plano completo de una vía férrea*. No sabiendo él esto siquiera, no es persona que pueda hablar de copia servil ni no servil de nada en el mundo. El habló de copia servil,—después de firmar por esos planos certificados en barbecho, como le dice el señor Cisneros—solamente cuando su Egeria técnica, el señor Fabriciano Botero (que fue ayudante de Mr. Jones), le hizo notar que el trazo de la Compañía *coincidía* con el del americano en algunos puntos en que éste era bueno, como tenía que suceder, en trabajos hechos sobre el mismo terreno, y tratándose de operaciones matemáticas en que dos y dos son siempre cuatro. . . .

El 2.º OBSTÁCULO para poder comenzar trabajos, en la cantidad y con la actividad que el público y aun el Gobierno lo exigían, era, como atrás se insinuó, *el tenor literal del contrato*, que lo prohibía, en estos términos :

“Artículo 4º Además de los planos previstos en el parágrafo C del artículo anterior, *los contratistas deberán presentar* al Ingeniero Consultor y al Agente Oficial (residentes en Londres), *tres meses antes de la EJECUCIÓN de las obras*, un plano detallado, acompañado de documentos justificativos, de todas las obras de arte que por su importancia requiera ese trabajo. La escala para estos planos no excederá de 1 por 200. Para ser definitivos (los planos), *deberán obtener la aprobación de dichos Ingeniero y Agente*, y una vez aprobados por éstos en todos sus detalles, los contratistas se comprometen A EJECUTARLOS con entereza.”

Los ingenieros de la Casa, para obviar el inconveniente que este artículo le ponía á la pronta inauguración de los trabajos *prácticos*, por llamarlos así, comenzaron en Octubre de 1892 (3 meses antes del contrato), á levantar el plano de la línea vieja—entre Puerto-Berrio y Pavas—para el efecto de reconstruirla conforme á lo estipulado en el contrato, que era por donde debían comenzar, utilizando para el trasporte de materiales etc, la parte de la vía desde el muelle en el río Magdalena. Ellos no querían invertir el orden de las cosas, y así debe de pesarles ; quizá si llevan á hombro de jayanes unos cuantos rieles y los tienden en el valle parejo de Medellín á Copacabana, y arman allí un *muchicalengue*, serían á estas horas—antes que unos “especuladores extranjeros”—héroes del trabajo ó salvadores de Antioquia !

Yá para el 26 de Enero, cuando bajó Mr. Ridley de esta ciudad en vía para Londres, llevó los planos completos de esa sección de la línea. A la página 115 del libro del señor Spencer se encuentra la plena prueba de este hecho, que el Ingeniero Oficial ha tratado de

oscurecer. El Ingeniero Consultor le escribe allí á su agente el Ingeniero Residente—ambos empleados del Gobierno y fiscalizadores de la Compañía—como sigue :

“El plano de la línea existente, *traído por Mr. Ridley*, fue aprobado hace dos meses y firmado por el doctor Zapata y por mí ; pero el doctor Zapata se negó á firmar los perfiles longitudinales, alegando su falta de competencia en esa materia, pues él no es ingeniero.”

Y á la página 37 del mismo libro se lee una carta de la Casa, á su Agente señor Spencer, en que le dice lo que se copia, *con fecha 18 de Mayo* (como un mes después de la llegada de Mr. Ridley con los planos á Londres) :

“Le comunicamos á usted *que hemos dirigido UNA PROTESTA FORMAL* á sir George Bruce, como *Ingeniero del Gobierno*, con respecto á la demora del señor Cisneros y á la falta de acción de su representante el doctor Zapata (abogado). No sabemos si será ó nó necesario enviar copia de esta carta ó una protesta igual, á usted, para ser presentada. Si fuere necesario, le escribiremos más tarde.”

Cansado el señor Spencer de esperar la vuelta de los planos, aprobados ó modificados; urgido por amistosas instancias del Gobierno, y queriendo satisfacer la exigente opinión de los “inauguradores,” dirigió una nota, de fecha 15 de Junio, á los señores Ingeniero Oficial y Residente, diciéndoles que estaba listo para comenzar trabajos en la vía—en los pantanos de *La Malena*—siempre que ellos lo secundaran en ese propósito, yá que la no venida de los planos no dependía de la Casa. A la página 20 del libro de que hablamos puede verse la respuesta de los señores Torres Mariño y Costobadie :

“Mientras los planos de la sección entre Puerto-Berrío y Pavas *no sean aprobados por el Ingeniero Consultor y por el Agente Oficial*, NO CONSIDERAMOS CONVENIENTE EMPEZAR TRABAJOS EN TAL SECCIÓN.”

Consultado el Gobierno sobre tal asunto, hubo de decir que había que respetar el tenor literal del contrato. De manera que los trabajos que ejecutó la Casa en la vía, que no fueron un grano de anís, como puede verse en las páginas 19 á 25 del libro, los hizo “contra viento y marea,” tansolo en su anhelo de cumplir los contratos lealmente y de ocupar á los trabajadores que de todas partes ocurrieron á la línea y cuya falta de trabajo y consiguiente penuria explotaron el señor Torres Mariño y los demás enemigos de la Empresa, azuzándolos contra ella.

Quedan, pues, perfectamente explicados los dos obstáculos principales que impidieron á la Compañía el hacer avanzar los trabajos en el Ferrocarril de Antioquia, de tal modo que todos los interesados en la buena marcha de la obra hubieran sido satisfechos. El tercer obstáculo—la conducta del Ingeniero Oficial—lo analizaremos luégo, si fuere preciso agregar algo al magistral folleto del señor Cisneros, donde aparece en toda su desnudez la ignorancia y mala fe con que procedió el mentado Ingeniero Oficial. Por ahora baste consignar aquí que, *en los mismos días* en que dio la negativa que se transcribió

antes, negativa que repitió hasta por tercera vez (páginas 45 á 47, 70 y 71) y *con la misma pluma*, escribió y publicó en todos los periódicos de su devoción este epifonema, digno de Barrère, el convencional de los dos discursos en un mismo bolsillo y en una misma sesión:

“Lo que yo *no puedo impedir* es que el público antioqueño, gente que tiene sangre en las venas, permanezca *tranquilo é impassible* viendo que van pasados ocho meses, es decir, la sexta parte del tiempo fijado para la construcción del Ferrocarril, y que *sin embargo no se ha construído un solo metro de vía, etc. . . .*”

(Véase el libro de Mr. Spencer, última hoja).

Resumiendo este capítulo de nuestro examen, tenemos:

1º Que cuando en Septiembre último entró á la Gobernación el señor Miguel Vásquez—enemigo carnal y prehistórico de los contratos y del Ferrocarril—la Compañía había levantado el plano completo de toda la vía, hasta tal punto definitivo, que el señor Spencer afirma en su libro tener *hecho el Ferrocarril sobre el papel*, yarda por yarda, pie por pie. Los que saben Ingeniería pueden valorar ese trabajo;

2.º La Casa contratista quiso, desde Junio, empezar trabajos serios de reconstrucción (véase la página 38 del libro), y los ingenieros del Gobierno y el Gobierno mismo se opusieron á ello, con pretextos de mala voluntad; y

3º A pesar de esa oposición, la Casa ejecutó trabajos considerables, sin más erogación del Gobierno, aprovechable para ella, que la suma de \$ 38,025 del Tesoro antioqueño (véase la página 116).

Todos esos trabajos técnicos de la Casa, que quizá no haya ningunos comparables en el país, están al perderse para el Departamento—que habrá de pagarlos tarde ó temprano—por el orgullo necio de 17 Diputados, sobre quienes no bajó el Espíritu Santo, y de un Gobierno seccional que sacrifica á sus odios de bandería y á sus intereses de profesión los intereses de Antioquia. (Véase la página 118 del libro del señor Spencer, en que se analiza la Ordenanza número 4 de 1893, con que han reemplazado los contratos de la Casa Punchard & C.º) *Proh pudor!*

Bogotá, Febrero 6 de 1894.



EL LIBRO DEL SEÑOR SPENCER

II

Dejamos establecido perfectamente en el artículo anterior sobre este mismo tema, el por qué no se hicieron grandes trabajos materiales en este Ferrocarril, durante los 8 meses que su construcción estuvo á cargo de la Casa contratista que representa el señor Spencer; y establecimos también que esa Casa, luchando con obstáculos de toda especie, ejecutó los trabajos técnicos de la línea, de un modo

tan completo y perfecto, que esos trabajos fueron aprobados, con pequeñas modificaciones, por Sir George B. Bruce, Ingeniero Consultor, y por el señor Cisneros, Agente Oficial, que son los árbitros técnicos de la obra conforme al contrato, y cuya competencia profesional, lo mismo que su honradez y severidad en el cumplimiento de sus deberes, se han enaltecido y aquilatado más en esta época, al aparecer contradichos y sospechados tales hombres por el Gerente ferroviario de la Ordenanza número 4º *

También se estableció allí que la Casa hizo por su cuenta y contra la obstinada oposición de este Gerente, algunos trabajos de reconstrucción que no carecen de importancia.

¿ CON QUÉ DINERO SE HICIERON ESOS TRABAJOS Y HABÍA DE HACERSE TODA LA OBRA ?

Esta cuestión nos conduce á tratar de los recursos de la Casa Punchard & Cº y del empréstito que ella fue autorizada á emitir ó á dar de su propio peculio, pero sin que en ningún caso pudiera alegar como disculpa para no hacer la obra en el plazo y con las condiciones estipuladas, *falta de recursos á la mano*.

* Los Directores supremos del Ferrocarril de Antioquia eran los señores Bruce y Cisneros. Este último es bien conocido en Colombia y nada hay que decir acerca de sus capacidades. La saludable reacción nacional que lo aclama de todas partes, es la prueba evidente de sus méritos y merecimientos. Cuanto á Sir George B. Bruce, baste recordar aquí que es uno de los pocos discípulos que tuvo y dejó Roberto Stephenson; que ha sido Presidente del Real Instituto de Ingenieros civiles de Inglaterra; que es Ingeniero Consultor de los Gobiernos de la India y la Nueva Zelandia, é Ingeniero en jefe de varias obras en Australia, el Canadá y el Brasil; que es el más competente Ingeniero de Ferrocarriles en su país; y que en premio á sus trabajos profesionales fue ennoblecido por S. M. la Reina Victoria. Estos señores no eran empleados ni paniaguados de la Casa; eran empleados del Gobierno y estaban al servicio de él, y contra la Casa en todo lo que no fuera bueno y justo. Estos señores aprobaron el sistema de Abt—propuesto por la Casa—para ciertas partes difíciles de la vía, de acuerdo con cláusulas terminantes del contrato. La parte principal del folleto del señor Cisneros versa sobre las ventajas de ese sistema y su defensa contra los ataques infundados del señor Torres. Para un país montañoso y abrupto como el nuestro, nada hay comparable al feliz invento de Abt; y como su popularización es, por tanto, de la mayor utilidad, encarecemos á quienes lean estas líneas, que se proporcionen el expresado estudio, por el cual —aunque no tuviera ya otros títulos—merece el señor Cisneros bien de esta Patria y de la ciencia.

La Ordenanza número 4.º reemplazó la Dirección de la obra y la resolución de las cuestiones técnicas que ofrezca—principalmente la decisiva que se refiere al sistema de tracción que ha de adoptarse—por una Junta compuesta de tres comerciantes de Medellín; de un Ingeniero, que lo es el señor Botero, ex-ayudante de Mr. Jones; y de un Gerente (empleado de manejo y proveedor), que lo es el ex-ingeniero señor Torres Mariño, cuyos bártulos (se nos olvidó decirlo cuando hablamos de sus túneles) harían alargar innecesariamente la vía de Pavas á Medellín, en la novada de 33 millas ó algo más, dejando á un lado el valle plano y sólido del Nus, y tomando por las faldas ó taludes, donde los derrumbamientos serían como los del Ferrocarril de la Guaira, que nos los pinta un ingeniero citado por el señor Cisneros, así: “Los derrumbes son muy frecuentes en la estación de lluvias, que prácticamente dura seis meses en el año. En una sola noche han llegado á ocurrir hasta doscientos dos derrumbes, lo cual es un motivo constante de peligros. Algunas veces los trenes han estado aprisionados por tres días entre dos grandes derrumbes. En una ocasión fueron éstos tan numerosos, que la línea no tenía un espacio seguido de cuatrocientas yardas donde no hubiera ocurrido uno, y el tráfico estuvo suspendido por quince días.” ¡Qué lástima sería—diremos parodiando al histrión que fue emperador de Roma—que Antioquia perdiera por ingratitud ingenieros y gerentes como Torres!

La Casa Punchard, Mc Taggart, Lowther & C^o es Casa constructora que mueve su capital y sus influencias en pro de todos los países á donde se la solicita y donde celebra contratos empeñando su firma y su crédito. Sus tres socios principales tienen fortuna considerable y valiosas relaciones en el mercado y aun en la política. Pero no es con su capital propio y único, y poniendo en paro la solidez de su firma en cada contrato, como esa Casa (ni ninguna de su clase) negocia y se compromete. Esta idea chirle sólo se le puede ocurrir al Gerente de la Ordenanza. *

Inglaterra, Europa y todo país civilizado, al mismo tiempo que son los centros de asociación de las fuerzas económicas, para vencer obstáculos sin riesgo de ruina particular de ninguna firma, son también los países de la división del trabajo, para vencer esos obstáculos con más habilidad, y, por consiguiente, á menos costo, más rápidamente y con mayor suma de probabilidades de buen éxito.

La Casa Punchard & C^o es, ante todo, Casa constructora de obras públicas: ferrocarriles, muelles, tajamares, acueductos, canales, etc.; de todo eso ha construído en la propia Inglaterra, en Africa, en el Continente europeo, y en nuestra América del Sur. Para ejecutar las obras que contrata, tiene sus cuerpos de Ingenieros debidamente regimentados, que la sirven por contratos de duración indefinida, como á un Gobierno sus empleados, y que no hacen excepción de climas ni de distancias. Sus oficinas en Londres (151 Cannon St.) están divididas en secciones, según los países donde tienen obras en ejecución; de tal suerte, que la sección colombiana, v. gr., no tiene nada que hacer con la venezolana, ó la uruguaya, ó la brasilera. Todas esas secciones trabajan bajo la dirección económica de los socios de la Casa, cuyo jefe es hoy el Capitán Mc Taggart, después de la muerte de Mr. Punchard, y bajo la dirección técnica de un Ingeniero en jefe, que lo es ahora Mr. Ridley. Esos cuerpos de Ingenieros se mueven, como los soldados de un ejército, á la orden de mando de sus jefes, llevando cada cual su contrato en el bolsillo y la voz del deber en la conciencia. Ellos no tienen que ver si los contratos que su Casa celebra son buenos ó malos; si la opinión pública los quiere y los acata; si la prensa y las pasiones políticas de la localidad los pintan como unos detestables herejes, présagos de infortunios incontables para el país, ó como emisarios y encarnación del progreso; nada de eso los preocupa: provistos de sus toldas y sus municiones de boca, con sus instrumentos científicos en la mano, los encuentra el amanecer, lo mismo en las

* Bañado en agua rosada, ha publicado este señor, para el gasto del Gobierno que lo emplea, la noticia de que la Casa Punchard es una Casa de pordioseros, porque el Gerente supo, á última hora, que el Banco de Westminster era quien había estado suministrando el dinero para el Ferrocarril de Antioquia...; que es como decir en Medellín: "¡qué tan quebrado está Mengano, que es el Banco de Chaves y Vázquez—en cuenta corriente—quien le suministra todo el dinero que necesita!"

Cuando quieren rezar otra letanía los enemigos de la Casa y del Ferrocarril, dicen que es ella tan poderosa y rica que cohechó en Colombia á todo el mundo y aun al mismo Gobierno inglés, que le ha prestado su apoyo para que no la burlen y despojen sus honradísimos enemigos.

cañadas mortíferas del Nus que en los Llanos del Meta. Con su *carnet* lleno de notas tomadas en el día, después de trochar por los impenetrables bejuqueros de nuestras selvas, matando una culebra aquí, orillando un abismo más allá; con su memorándum de notas, decimos, los encuentra la noche en su *tambo* ó en su tolda; y cuando el más fornido peón antioqueño echa el alma, resollando tendido en un rincón, el Ingeniero, ese hombre de hierro que tiene la responsabilidad de su contrato, la conciencia de su valer y el deseo de merecer la confianza de su Casa y algún día una mención honorífica del Instituto de su patria; ese hombre de hierro arregla modo de escribir, para pasar las notas—con sus cálculos y observaciones—á la libreta que al otro día ha de enviar al Ingeniero en jefe á la Oficina central. ¡Qué hombres, y qué frialdad imperturbable en el cumplimiento de la obligación que han aceptado! Cada cual en su puesto, en su labor; todo lo que no sea esa labor misma, de que él es responsable, lo desinteresa absolutamente; y sin más descanso que las horas indispensables al sueño reparador, y la observancia del domingo y demás escasas fiestas de su religión, transcurren los días, los meses y los años y ese hombre de hierro—pero más hierro moral que físico—está en su trabajo abrumador, como Gladstone en el Gabinete, como la Reina Victoria, el símbolo de su patria ausente, en el ápice de la grandeza....

Pero ya vemos venir la respuesta de cualquier gerentillo ó periodista chapucero: “á esos hombres no los impulsa en el trabajo ningún noble sentimiento; vienen al país atraídos por el ansia de explotarnos y aguijoneados por el hambre que los hostiga y combate allá en su patria.” Equivocados lastimosamente los gerentes ferroviarios y los periodistas chapuceros: casi todos, si no todos los Ingenieros que estuvieron en Antioquia, en Santander y el Meta, empleados de la Casa Punchard, son jóvenes de buenas familias inglesas, que tienen el riñón cubierto por una recia faja de libras esterlinas, que han hecho estudios completos en los Institutos de su país, y que, obedeciendo á la ley del trabajo, que rige en su patria para todos, se desparraman con su ciencia por el mundo, á formarse un nombre respetable entre los de su profesión, y á acrecer la fortuna de su familia, hasta que llegue la edad de reposarse á orillas del Támesis, ó leyendo á Tennyson y Byron junto á los lagos de Escocia.... Esta es la ley del trabajo en Inglaterra; quien no la sepa, nada sabe; y quien no la practique,

“Ni el nombre de varón ha merecido
Ni subir al honor qué pretendiere.”...

Y al mismo tiempo que esta Casa constructora mantiene sus cuerpos de ingenieros, listos y expeditos, como navaja de barba, según la comparación antioqueña, así también, y naturalmente, vive en relaciones estrechas con todas las casas fabricantes de materiales para ferrocarriles, etc., en Bélgica, en Francia, en los Estados Unidos y en Inglaterra. Así, el fabricante y el comprador se

ayudan mutuamente, y por los conocimientos especiales que éste adquiere—y por la posición en que se coloca frente al fabricante,—obtiene artículos de la mejor calidad y á los precios más favorables; ya porque conoce los productos, y ya porque no va á solicitar rieles donde producen calderas, ni palas y azadones donde producen linternas. Tampoco una Casa en tales condiciones se deja *colocar* en sus facturas de compras objetos viejos, yá usados y valetudinarios, como con tanta frecuencia les sucede á nuestros empresarios de por acá. Más de una de las locomotoras que hemos importado como recién salidas de la fábrica y para el camino A ó B, sirvieron yá hasta dar su penúltimo suspiro en los ferrocarriles de su tierra; y gente avisada va de por aquí á comprar maquinaria, á la cual le hacen creer que la limalla es pólvora mostacilla y magníficos tubos de acueducto los tubos que sobraron del órgano de Mostoles....

Sirviendo la Casa de intermediario obligado entre los gobiernos y demás entidades para quienes contrata la ejecución de obras considerables, está colocada en condiciones excepcionalmente ventajosas para obtener materiales de buena calidad y á buenos precios. Con la Casa no hay aquello de *comisión de 3 ó 4 %*, PARA EL SUJETO QUE HACE LA COMPRA, incluída, como quien no quiere la cosa, en el precio del objeto comprado, ya caldera, ya rieles, ya carros; comisión que hace parte de la negociación, tan lícitamente, como la yema, del dedo. La Casa en sus contratos se obliga á suministrar los materiales, y ella misma los compra, evitando las comisiones susodichas, y de la clase y calidades á que por el contrato se ha comprometido.

Por eso se nos hizo tan extraño, á los que lo supimos, que el señor Torres Mariño, que era apenas Ingeniero Oficial en el contrato del Ferrocarril de Antioquia, *sin ingerencia alguna en la compra de materiales para la obra*, le escribiera á la Casa fabricante de Baldwin & C^o, insinuándose como comprador directo de materiales de toda especie para el Ferrocarril de Antioquia. Podemos presentar las pruebas de este hecho al que quiera verlas; hecho que por lo pronto calificamos como una jactancia inocente, y una anticipación explicable á sucesos que el señor Torres veía venir é iba á hacer venir, convirtiéndose de rodaje para cumplir el contrato, en herrón atravesado que lo hiciera volcar. Ahora sí tiene el señor Torres, en su calidad de Gerente, la facultad expresa que le otorgaron *de comprar todos los materiales que se necesiten para el Ferrocarril de Antioquia*; ahora sí puede entenderse con Baldwin & C^o, con Krupp y con Vulcano, si quiere; y se lo decimos á fe de antioqueños: como no compre rieles de gutapercha, calderas de cartón y clavos de los que usaba Judit, así le proponen más comisiones que cuantas hayan soñado los del Grande y del Pequeño Panamá!.... (1)

(1) Creemos saber que don Santiago Pérez dio alguna vez el siguiente ejemplo de probidad cumplida: Comisionado por nuestro Gobierno para comprar un armamento en los Estados Unidos, lo obtuvo á precios muy favorables, gracias á sus

Pero sucede á veces que los Gobiernos ó entidades que quieren construir una obra, no pueden contratarla arrendando apenas los servicios del artífice ó Casa que la ha de ejecutar, por la razón muy perentoria de que *no tienen con qué pagarla*, dando y dando : obra hecha, á tal precio, de tal calidad y en tanto tiempo, y valor de ella entregado al constructor. No ; acontece con frecuencia—tratándose de Gobiernos sobre todo—que estas entidades solicitan también del arrendatario ó vendedor, que agregue á su papel de constructor el de mutuante ó prestamista del dinero que se ha de emplear en la obra contratada : de aquí dos contratos en una misma negociación, de los cuales este último depende del primero (como depende el grito del dolor) y no al contrario, cual lo sostuvo el Secretario de Hacienda, señor Mejía, en oficio de fecha 31 de Octubre último, oficio que el señor Spencer anonadó en su réplica. (*Véanse las páginas 76 á 103 del libro*).

El pueblo antioqueño está, hace veinte años, en esta situación con su Ferrocarril. Casi todos sus Gobiernos (y no decimos todos, pues el que presidió el General Vélez rescindió el contrato con el señor Cisneros y abandonó la vía, hasta tal punto, que se acabó el tráfico por ella, después de la catástrofe del puente de Palestina, que ese Gobierno no evitó por indecible negligencia ; y el actual Gobierno del señor Vásquez, cuya conducta no tiene más explicación posible sino es la que él no quiere Ferrocarril *ni de balde*, como dijo otro banquero francote de Medellín) ; casi todos los Gobiernos de Antioquia, decíamos, desde el doctor Berrío hasta don Abraham García, se han devanado los sesos por introducir al corazón de aquellas montañas—tan queridas como desgraciadas—un par de rieles, largos de cuarenta leguas, cabalgados gentilmente por esa amazona invencible del progreso que llaman locomotora. Pero es claro que esa introducción redentora no es obra de poco momento, ni se hace con cuartillos, ni la hace bien hecha cualquier pelafustán. Ese Gobierno ha gastado paulatinamente centenares de miles de pesos, y yá una generación que vio clavar el primer riel en Puerto-Berrío, duerme el sueño eterno, sin que la trepidación de los trenes remueva sus cenizas en el valle famoso de Aburrá. Y como no vivimos más que una vez (acá en la tierra al menos), cansada la generación actual de tanta espera, echó sus cálculos, con el mismo General Vélez y con el doctor Botero Uribe á la cabeza, y se dijo : “Pues que el Ferrocarril se impone como una necesidad absoluta para nuestra tierra, y puesto que no tenemos capital para hacerlo en un tiempo utilizable para nosotros, y vamos á dejarles á nuestros hijos el problema eterno y el atraso espantoso—viviendo nosotros en la

buenas relaciones y especial acuciosidad. Terminada la negociación, la Casa fabricante quiso obsequiarle la comisión usual en tales casos ; pero el doctor Pérez apartó el cheque tentador ó hizo entrar á las cajas nacionales el monto de la comisión que le ofrecieron. Queremos aventurar que el Gerente, señor Torres, procederá así, escudado en su honradez ; pero contra el peligro de su ignorancia nadie puede premunirnos : la ignorancia invencible excusa de herejía á los infieles, como lo enseñan el Padre Mazo y otros expositores de la doctrina cristiana.

atonía y el marasmo—dejémosles más bien la obra hecha, el progreso que ella engendre y propague, y la parte de deuda que nosotros no hayamos podido pagar, para que ellos la paguen, como es justo; pero una deuda que no nos abrume, cuyos intereses podamos pagar sin sacrificio y por cuyo capital jamás puedan ejecutar-nos y quitarnos nuestros bienes ó meternos á la cárcel. . . .”

Y así surgió la negociación con Punchard y C^o, al esfuerzo *milagroso* de Santiago Pérez Triana, á la inspiración interpretativa del General Vélez, y por la fe y constancia del doctor Botero Uribe—respaldados todos, naturalmente, en los lomos de titán y en la energía egregia del pueblo que fundó Jorge Robledo. *

La Casa contratista de Londres se obligó á ejecutar el Ferrocarril por un millón doscientas cincuenta mil libras esterlinas, en cuatro años y seis meses, como máximo de tiempo, y con las condiciones técnicas que el Gobierno le impuso y le detalló—hasta en lo más minucioso—en un pliego de cargos que con el nombre de *Especificaciones* redactó al efecto el distinguido, probo y desinteresado ingeniero, Mr. Louis Valcke, cuyo premio único, por su merítísimo trabajo, fue la mención inexplicable de su nombre en el concurso del *Petit Panamá*; y gracias que no le otorgaron el accésit de una prisión miseranda. Lo salvó su calidad de extranjero, tal vez: ni él había sido colega en la Cámara de Representantes de cierto Comisario suplente por San Martín ni se había opuesto allí á concesiones indebidas de viáticos; “¡Qué fortuna! niño en cuna; viejo en cuna ¡qué fortuna!” como decía el viejo Carvajal cuando lo llevaban á la horca, montado en un jumento y la cara vuelta hacia el lado por donde rematan los burros. . . .

Aquella suma de un millón doscientas cincuenta mil libras (£ 1.250,000), precio de la obra, había de ser pagada á la Casa bajo el principio dicho de *dando y dando*: obra hecha y medida por empleados del Gobierno, y obra pagada; materiales suministrados para la obra—conforme á factura, é inspeccionados por Bruce y Cisneros—y materiales pagados ó abonados del precio total y fijo del Ferrocarril; haciendo un tanteo tan aproximado cuanto fuera posible, de suerte que al fin del plazo para la construcción se hubieran acabado ras con ras la obra y el precio de ella. Es este sistema una útil aplicación de la receta para hacer décimas, que nos dejó don Miguel Tobar:

“Su mérito está fincado
En que sin ningún estorbo,
Concluya el último sorbo
Con el último bocado.”

Además, la Casa aseguró con caución de diez mil libras esterlinas (£ 10,000), depositadas á la orden del Gobierno, el cumplimiento de sus obligaciones; caución cuasi superflua, pues aquélla

* A don Abraham García le tocó celebrar en firme los contratos, tras larga discusión; y valga para él todo el honor de haber obtenido sustanciales y muy favorables reformas en la negociación.

jamás podía percibir nada, sin un trabajo hecho ya de mayor valor que lo que recibiera (*Véase la página 116 del libro, "Según el mecanismo del contrato, etc."*)

Como el Gobierno carecía del dinero para hacer los pagos de este precio en cuatro años, se convino en lo siguiente, que es la clave de la bóveda de esta fábrica: oídllo, abogados antioqueños que le aconsejasteis á don Miguel Vásquez Barrientos que se alzara con el santo y la limosna, por que la Casa estaba *en mora definitiva* no habiendo emitido el empréstito en los primeros ocho meses de la vigencia del contrato ! Oídllo :

"Art. VIII (*del contrato adicional sobre empréstito*). Quede constancia de que los Contratistas *se obligan* á hacer y terminar completamente el referido Ferrocarril de Antioquia, conforme al contrato de esta misma fecha, YA SEA CON SUS PROPIOS RECURSOS, ya con los fondos que consigan de otros prestamistas, valiéndose para ello de la autorización que se les da y de los poderes que se les confieren para el efecto. En consecuencia, *no se podrá ALEGAR por los Contratistas en ningún tiempo*, como hecho que los excuse de cumplir oportunamente sus obligaciones, *la falta de fondos*, siempre que por otra parte cumpla el Gobierno con el deber, etc."

Se establecieron, pues, dos modos de subvenir á la penuria departamental para hacer el Ferrocarril en cuatro años y seis meses, á saber:

1º CON PROPIOS RECURSOS DE LOS CONTRATISTAS, suministrados á medida que se fueran necesitando; y

2º CON LOS FONDOS QUE CONSIGUIERAN DE OTROS PRESTAMISTAS, para conseguir los cuales SE LES AUTORIZABA y se les apoderaba en nombre del Departamento;

Y todo de manera que en ningún tiempo pudieran alegar *falta de fondos*, siempre que el Gobierno cumpliera por su parte todas sus obligaciones.

Demos de barato (pero tan barato que sea darlo dado y pagar porque lo reciban) que el Gobierno cumplió religiosamente todas sus obligaciones; ¿de dónde le salió el derecho tan rígido que invocó ante los 17 miembros de la Asamblea, para *suspender el cumplimiento de sus obligaciones* y alzarse con cuanto había alzable—*hormi l'honneur*—alegando como ÚNICA razón, el que la Casa no había conseguido el empréstito en los ocho meses corridos del contrato ? ¿Desde cuándo las *autorizaciones* son *obligaciones* ? Y aun convirtiendo una *facultad* en una *obligación*, ¿no vio el Gobierno de Antioquia que antes de que los Contratistas tuvieran que apelar al segundo medio de conseguir fondos de otros prestamistas (emitir el empréstito) les quedaba abierto el otro, el 1º, más ventajoso, y por consiguiente preferible, de hacer la obra *con sus propios recursos*, como lo grita la primera disyuntiva del artículo copiado, que es la clave del contrato ? ¿Le alegaron los contratistas al Gobierno *en algún tiempo LA FALTA DE FONDOS*, como hecho que *los excusara* de cumplir oportunamente sus obligaciones ?—Nó, mil veces nó;

al contrario, á cada página del libro del señor Spencer se lee en grandes caracteres esta frase, que les debe sonar eternamente en los oídos al Gobierno de Antioquia y á sus aúlicos:

“NO ES DINERO LO QUE HA FALTADO para que los trabajos hayan marchado en este año *con toda la importancia que obras de esta naturaleza reclaman*. Si nuestros planos hubieran sido devueltos en los términos del artículo 4º de las *Especificaciones*, yá se nos hubiera visto “ejecutándolos con entereza,” como dice el mismo documento.

☞ “Con esto queda dicho que los contratistas SUMINISTRARÁN LOS FONDOS si no se consigue el empréstito, LO QUE EQUIVALE Á HACERLO ELLOS MISMOS, etc.” (*Véase la página 14 del libro citado*). (1)

La única escapatoria del Gobierno, que aunque escapatoria fea de algo hubiera podido servirle,—pues solamente los bobos que maman dedo, no responden cuando se les pregunta alguna cosa,—es ésta: “La Casa contratista no ponía fondos ningunos de su propia bolsa, sino que iba á contentarse con los que el Gobierno fuera dando, de modo que se vencerían los cuatro años y seis meses y la Casa no habría hecho el Ferrocarril, y nos habríamos quedado con un palmo de narices.” A esta escapatoria contesta el señor Cisneros, siempre con la lógica y seriedad que caracterizan sus escritos:

“Los contratistas *sin fondos adicionales á los que suministran el Departamento y la Nación*, no podrían construir el Ferrocarril en cuatro años, y ES ABSURDO presumir que ellos se conformaran á hacer lo que pudieran con los fondos del país hasta el cumplimiento de los cuatro años ó cuatro años seis meses, en que el Gobierno habría tenido el derecho de declarar cancelado el contrato y ELLOS EL DEBER DE SOMETERSE Á PERDER LOS ESFUERZOS DE CUATRO AÑOS.” (*Véase la página 33 del folleto expresado*).

A continuación hace ver el señor Cisneros que el Gobierno nada habría podido perder, ni aun en el supuesto extremo de que en todos los cuatro años, ni los contratistas hubieran suministrado fondos propios, ni hubieran levantado el empréstito, y recuerda, además, la caución de las DIEZ MIL LIBRAS depositadas por la Casa. Y como el libro del señor Spencer demuestra,—con la evidencia de los números,—que la Casa *había estado suministrando fondos de su propia bolsa* para la ejecución del contrato (*página 116, citada*) (2); y como “según el mecanismo del contrato, el hecho de que durante

(1) El informe de donde se toman estos datos fué pasado al Gobierno cuatro días antes de que se reuniera la Asamblea y para que ella lo examinara; pero el Gobernador se cuidó de eso como de las nieves de antaño. La Asamblea, EN SESIONES SECRETAS, y habiendo podido ir á comulgar, á cualquier hora y en comunidad, según la inocencia en que estaba de cuanto se rozara con el Ferrocarril, aprobó todo lo que le pusieron al alcance de sus genuflexiones.

(2) Por acá en Bogotá circuló el rumor—propalado en cartas por los antiferrocarrilistas de Antioquia—de que las letras estaban subiendo *porque* la Casa Punchard estaba comprando cuantas le vendieran sobre Londres, á cualquier precio, para trasladar cuanto antes á sus cajas el dinero, todo el dinero, del laborioso y honrado pueblo antioqueño... Hasta la prensa *comercial* se hizo eco de este chisme.

la construcción del Ferrocarril tengan siempre que ser MAYORES LOS DESEMBOLSOS DE LA CASA que las sumas que recibe del Gobierno; ese hecho evidente hace volar como pavesas las gratuitas suposiciones del señor Mejía, Secretario de Hacienda, de que pudiera suceder que los Contratistas abandonaran la empresa y se fueran para Europa, después de haber recibido alguna fuerte suma del Departamento.” (Página 16, *ibidem*).

De manera que toda escapatoria (hasta la imaginada tan chabacanamente por el Secretario de Hacienda) le estaba cerrada al Gobierno de Antioquia; pero en su odio berberisco al progreso—de que es emblema el Ferrocarril—pero en su odio banderizo á los que lo contrataron; suspenso un momento entre los deberes que un buen nombre impone y la civilización reclama, y los impulsos y sugerencias que los motivos seductores crean, al verse con el poder material de hacerlo, el Gobierno de Antioquia se echó sobre los contratos con la impavidez aviesa con que un bausán niega ó retira su firma, pero también con la cándida inocencia con que una mariposa etc.

Para que no se nos acuse de exagerados, vamos á copiar del libro del señor Spencer un paso del *Informe* presentado á la Asamblea por la Comisión de Diputados que *estudió* la resolución famosa del señor Gobernador:

“DESLIGADOS, dicen, del compromiso contraído con la Casa de Punchard para la construcción del Ferrocarril, por motivos que todo el mundo conoce, quedamos otra vez—*gracias á Dios*—en posesión de nuestra renta de licores. ROTOS, con la conciencia del derecho, los contratos celebrados últimamente con la Casa de Punchard, ¿qué queda en pie sobre las ruinas?”

El señor Spencer responde allí mismo, é ímpasiblemente:

“Quedan en pie el derecho violado, las responsabilidades contraídas, y el ejemplo ostentado, con todas sus consecuencias!”

Y nosotros agregamos: queda en pie la blasfemia cínica de invocar el nombre de Dios y la conciencia del derecho, al ejecutar un acto reprobado y reprochable, acto que ha merecido la repudiación tácita del primer Magistrado de la República, el Excelentísimo señor Caro, y de todo su Ministerio, y merecerá la execración de cuantos lo conozcan. Indudablemente soplan vientos de codicia y de infidencia, como dice el mismo Excelentísimo señor, que tienden á mancillar lo que en Colombia tenemos de más sagrado: el honor. ¿Qué diferencia hay entre esa invocación grotesca y la odiosa hipocresía con que los salteadores calabreses del tiempo de Pablo Luis Courier hacían rezar el *confiteor* á sus víctimas antes de arrancarles la vida y la bolsa?

Bogotá, Febrero 8 de 1894.

Los Depositarios por cuenta de la Casa compraron letras por una suma de £ 7,600 y por especiales motivos; pero la Casa estuvo vendiendo para sus gastos con ocasión del contrato, por una suma mucho mayor de £ 30,592. En *El Espectador* se publicaron oportunamente los nombres de varios comerciantes de Medellín á quienes se les vendían letras para cada correo.

III

Por no interrumpir el hilo de nuestra discusión no comenzamos este tercero y penúltimo artículo sobre el libro del representante de la Casa Punchard & C.^o, con una como entrada de pavana acerca del *gâtisme & ramollissement* en la prensa periódica, y de cómo ciertos viejos impenitentes—haciendo caso omiso del Arzobispo de Granada y otros ejemplos ilustres—siguen barbarizando á destajo en el estadio político y propinándoles á los devotos de sus ranciedades, específicos y menjurjes dignos del doctor Sangredo. . . . ; todo con el piadoso objeto de que “el comercio ande,” aunque un partido mártir y sojuzgado tenga—para complacerlos—que ponerse de rodillas, y con el tiesto de Job hacer brotar más sangre de sus llagas. En verdad—como decía J. de D. Uribe en *La Batalla*—que para escribir y aconsejar ciertas cosas se necesita “tener nervios de zaraza.” . . .

Quedó comprobado en el artículo anterior que el PRETEXTO del Gobierno antioqueño para romper los contratos—la no consecución pronta del empréstito—pecó de ILEGAL, porque los contratos no fijaron época precisa y obligatoria para lanzar al mercado ese empréstito y ponerlo en manos de los Depositarios de Londres, pues esa operación quedó á *voluntad* de los contratistas ; pecó de *infundado*, porque jamás en la vigencia del contrato faltó dinero de la Casa para los trabajos que estuvieron en ejecución ; y pecó de *falso*, porque mientras *con propios recursos de la Casa* se estuviera construyendo el Ferrocarril, la emisión del empréstito no tenía razón de ser, ni era medio indispensable para allegar fondos.

Agréguese á esto, que ya queda patentizado, la razón que expuso la Casa misma en carta dirigida al Ministro de la República en Londres, carta que se puede leer en las páginas 35 y 36 del libro que espigamos. Héla aquí :

☞ “Según el contrato, la primera emisión del empréstito debía ser por £ 550,000 ; supongamos que éste se hubiera lanzado á fines de Enero ó á principios de Febrero ; el primero de Julio se habría vencido el primer cupón por el período de cinco meses de la fecha de la emisión ; y como sólo £ 4,000 de las Libranzas de la Renta de Licores se habrían vencido, y los Bonos nacionales no fueron depositados sino el 5 de Junio—fecha en que habría sido materialmente imposible remitir fondos á este país que llegasen á tiempo, pues sólo podrían llegar á principios de Agosto—*el resultado habría sido que el primer cupón SE HABRÍA VENCIDO sin que el Gobierno hubiera pagado los intereses á tiempo*, circunstancia que habría prácticamente destruído la posibilidad de levantar más fondos y habría echado por tierra los prospectos para el Ferrocarril y las obras colombianas.”

Esto de las Libranzas antioqueñas y los Bonos nacionales, que

eran la garantía del empréstito, nos conduce á tratar otra faz de la cuestión, para agotar hasta donde sea posible este tema—como que él fue el talón de Aquiles por donde cortó el chafarote del Gobierno antioqueño. Volvamos á tratar del modo como ese Gobierno cumplió los contratos por su parte, y deduzcamos si tuvo razón jamás para declarar en mora legal á su contraparte y alzarse con todo lo alzable, como yá dijimos.

Volvamos á dar de barato que la Casa contrajera la obligación de emitir precisamente el empréstito al comenzar la vigencia del contrato, sea en Enero ó en Febrero. Como el contrato era bilateral conmutativo (de obligaciones recíprocas), estaba sujeto á la regla ineludible de que en esa clase de contratos *ninguna de las partes está en mora si la otra lo ha estado también*; de que se sigue que solamente probando el Gobierno que él había cumplido desde el 1.º de Enero en adelante todas sus obligaciones, hubiera adquirido, legal y moralmente, el derecho, no de hacer lo que hizo, pero sí de *denunciar el contrato ante los árbitros establecidos*, y de obtener allí, honestamente, la resolución de él y la indemnización de los perjuicios, para su mandante, el Departamento de Antioquia. Esto hubiera sido lo correcto, lo civilizado, lo no montaraz, lo no berberisco, dado el supuesto asentado por nosotros y clamoreado por el Gobernador Vásquez en su famosa resolución de 19 de Octubre.

¿Cumplió el Gobierno los contratos con el rigor que le diera derecho á exigir de la Compañía su estricto cumplimiento? N6, mil veces n6.

Yá se vio qué ejecución tuvieron las cláusulas II y XXXIV, sobre entrega de la línea vieja, para que estuviera ella en poder de los Contratistas hasta que la devolvieran refeccionada. Pero esto no vale un ardite en comparación de lo más que nos muestra con elocuencia sencilla cada hoja del libro del señor Spencer.

Casi llega al tono de la elegía aquel p6saico Gobierno cuando habla de sus Libranzas contra los Rematadores de la Renta de Licores. El haber expedido \$ 500,000 en esas Libranzas á favor de los Depositarios del Ferrocarril, fue para ese Gobierno el *non plus ultra* de la lealtad al contrato, de la abnegación, de la munificencia, de la magnanimidad y de la misericordia suyas, para con esa absorbente Casa contratista que iba á apoderarse del fruto de esos aguardientes. Por aquel “¡Gracias á Dios!” que en su Informe á la Asamblea lanzaron los 17 diputados de marras, al echarse sobre esos papeles, se comprenderá cuál sea el apego que esa gente le tenía á la Renta de Licores y su codiciado producto. Boabdil el Chico llorando á Granada cuando de ella lo arrojaron; Camilo Desmoulins y la Durbary cuando los llevaban al cadalso; el avaro de *Las Campanas de Carrión* cuando le descubren el tesoro, nadie jamás ha podido hacer más alharacas y visajes que el Gobierno antioqueño y sus gobernados de cierta broza, cuando vieron realizarse este sueño pavoroso: “¡Yá están depositadas las Libranzas y cumplidos TODOS nuestros compromisos! ¡La carta de esclavitud ha sido protocolada!”

El grito resonó de monte en monte
Y se llenó de sombra el horizonte.....

Qué cosas ! por allá en todo el mes de Enero el Administrador del Tesoro (que después hizo jurar ante Juez á varios testigos para probar que siempre había sido enemigo irreconciliable de los contratos)* expidió los susodichos \$ 500,000 en Libranzas contra los Rematadores; pero lo hizo de tan mala guisa y en tal forma, que sus Libranzas no valieron nada para los efectos del empréstito, como la Casa lo demuestra atrás. En efecto, escogiendo, sin duda, entre las Rentas más malas del Departamento y sobre todo entre las que *más tarde se cobrarán*, llegó á este bello resultado: meros \$ 40,000 se vencerían el 30 de Abril, se cobrarían de los Rematadores (si los pagaban á tiempo) en todo Mayo, se giraban en Junio para pagar los cupones de la primera emisión (los \$ 40,000 no alcanzaban *ni para la tercera parte*), y llegaba á Londres el dinero cuando yá los prestamistas hubieran dado al diablo el empréstito “antioqueño” y todas sus jaranas.

Las otras Libranzas vencían el 31 de Agosto, unas cuantas; y cuasi todo el monto de ellas, el 31 de Diciembre, cuatro meses después de que el Gobierno había extrangulado el contrato y vuelto á coger las codiciadas papeletas, con tal ansia, que á la página 111 del libro aparece un aviso que el Administrador del Tesoro hizo fijar profusamente en todas las tapias de Antioquia, intimándoles á los Rematadores de la Renta que “quedaba retirada la orden de pagar esas Libranzas á los Depositarios,” es decir, quedaba retirado el endoso legal que de ellas se había hecho. . . . Este método de retirar la firma lo implantó en la tierra del comercio el específico señor Torres Mariño; y como en vez de merecer reprobación, ha encontrado imitadores y *claqueurs*, el negociar con esa gente, de hoy más, no dejará de ser peligroso. . . . De manera que cuando el Gobernador de Antioquia dice desde su modesta trípode: “Hemos cumplido religiosamente, entregando nuestras Libranzas, conforme nos comprometimos,” no dice nada que lo autorizara para exigir emisión de empréstito en los 3 primeros y únicos meses de vigencia que tuvo el contrato.

En esto de las Libranzas hay un episodio que es *específico*, por decirlo así, yá que ese adjetivo ha pasado de su significación en Física (ley del peso de los cuerpos), y de su significación en charlatanería (el específico Brown-Séguard contra la decrepitud, v. g.), á significar la obra de un necio ignorante y enredador—aplaudido por la inconciencia y el interés—contra una Compañía honorable y contra unos contratos de “fuerza bastante, legal y de opinión, y que consultaban los verdaderos intereses del Departamento de Antioquia,”—según el Excelentísimo señor Caro, que sí los estudió y ha sabido comprenderlos. *

* Véase la defensa—“Por la Honra”—de D. Benito Uribe G., ex-Administrador del Tesoro.

* Que nos perdone el gran sabio Brown-Séguard el que profanemos su nom-

Es el caso—y quisiéramos tener la pluma del autor de *El Buscón* para narrar este incidente—que el doctor don Rafael Torres Mariño, que es el específico en cuestión, consistente en “probidad, pero de la alta, conocimiento del asunto que se desempeña, laboriosidad y entereza de carácter;” * es el caso que este específico llegó á Medellín con más gana de dinero que de al, por allá á los fines de Febrero de 1893. Apearse de la mula y presentarse á la casa del señor Spencer á pedirle ese dinero, todo fue uno. El señor Spencer le manifestó. . . . pero nos adelantamos.

El específico había celebrado, aquí en Bogotá, con el Gobierno de Antioquia un contrato—que Mr. Ridley aprobó para el solo efecto de la cuantía de la paga—por el cual el específico se comprometió (textual) á desempeñar las funciones de Ingeniero Oficial del Ferrocarril de Antioquia, *por todo el tiempo que fuera necesario*, conforme ese tiempo y esas funciones estaban detallados en el contrato principal sobre construcción del Ferrocarril de Antioquia, y por la suma líquida y única de £ 1,000 anuales, pagaderas por meses vencidos y proporcionalmente.

El Específico partió á tomar posesión de su empleo para poder comenzar á perjudicar las susodichas mil libras esterlinas de esa endemoniada Casa Punchard. (*Los sueldos todos salían del precio de la obra contratada* y por eso el apoderado de la Casa hubo de aprobar el contrato *especificado* arriba). Tomada la posesión en Medellín, ante el Gobierno que lo nombró, se trasladó *sur le champs* á la casa del señor Spencer á pedirle dinero, como íbamos diciendo nosotros, y como lo dice el señor Spencer en una nota dirigida al Gobernador Vásquez, nota que corre de las páginas 39 á 43 del libro, *la cual jamás fue replicada ni contradicha por el Gobierno ni por el señor Torres Mariño*, y cuyos términos y contenido esperamos que lea el señor de los específicos, recetas y cauterios de *El Herald*o.

Como el señor Torres Mariño no había devengado sueldo alguno, eso de darle dinero aunque él lo exigiera, no era correcto; pero este señor *le hizo creer* al Agente de la Casa que, conforme á su contrato (que el Agente no conocía), se le debía dar un sobresueldo de \$ 350 mensuales y una suma redonda para comprar mulas y para el mobiliario de su oficina. El señor Spencer—“fiado en la palabra del señor Torres,”—le dió lo que él le exigió hasta llegar á una adehala de \$ 2,600, perfectamente específicos, que no siguió creciendo porque el señor Spencer—cuando conoció la falsedad del señor Torres—cortó el mal, reservándose el derecho que tiene para perseguir el recobro de esa suma ante los Tribunales. Bien entendido que—como las Libranzas de que ya hablamos no se vencían hasta Abril—el dinero que dio el señor Spencer al señor Torres fue dinero de su propio bol-

bre confundiéndolo aquí con los Dulcamaras colombianos. Por no ser oscuros no citamos el ejemplo de específico antioqueño apropiado para el caso: las píldoras del loco Narciso.....

* Elogio ridículo hecho á Torres por el antiguo escritor X. Y. Z. en *El Herald*o.—(N. del E.)

sillo, y como un préstamo á dicho señor. Por órdenes *firmadas por él* pagó el Contador de la Casa el valor de los muebles y bestias que exigió el señor Torres; y lo curioso es que después quiso *retirar su firma* también de esas órdenes, dizque porque los muebles y mulas comprados por él mismo le parecían muy caros y pretendía hacerle pagar la diferencia de precios á su bondadoso prestamista el señor Spencer..... Los señores Luis G. Johnson, Arturo Rivera y el señor Londoño, dueño de las mulas, pueden certificar esto.

Cuando hubo devengado su primer sueldo el señor Torres Mariño, se presentó á los Depositarios con su certificado á que se lo pagaran, y como no había sino Libranzas, pretendió que los Depositarios *le dieran caución segura* de que se le pagarían al vencimiento. El respetable señor don Lisandro M. Uribe le rechazó duramente esta pretensión y puede también certificar, con su compañero don Gonzalo Botero Uribe, la verdad de estos hechos.

El señor Torres se resignó por el momento á tomar sus Libranzas, y tan poca fe le merecieron, que luégo las mostraba en són de mofa para el Departamento y para la Casa, con quienes había contratado, y aun las ofreció en venta ó descuento.....

Es penoso, es hasta humillante, tener que descender en esta materia á detalles tan cochinos, pues nosotros también, como lo dice el señor Spencer, jamás hemos pagado tributo á la mezquindad, y lo pequeño nos desinteresa; pero el aplauso que por ignorancia y por mala fe ha recibido el señor Torres, *aplauzo que se torna en vituperio para los que hemos tenido que luchar contra ese sujeto*, nos obliga á descender al nivel de sus procederes y exhibirlos como ellos son.

Para colmo en este accidente mulesco, publica ahora el número 27 de *El Ferrocarril de Antioquia*, órgano de la Secretaría de Hacienda y del señor Torres, más de cuatro notas sobre las bestias de este señor y sus muebles, que él entrega al Departamento (siempre que le paguen su sostenimiento de ellas), con la misma ostentosa pulcritud con que entrega un fallido á sus acreedores hasta los objetos mas insignificantes. Sólo que como el señor Torres compró esos objetos con dinero de la Compañía, se equivocó de acreedor al entregarlos al Gobierno, y reconoció con ello, una vez más, el derecho que tiene la Compañía á exigirle, en tiempo oportuno, los \$ 2,600, de que hacen parte los \$ 734-85, valor de los objetos que ahora entrega. ¿ Esa entrega clamorosa de \$ 734-85, no tendrá por objeto una *réclame* de pulcritud de la alta, para hacer olvidar la no pequeña diferencia hasta los \$ 2,600?

*Qui vivra, verra ! **

* Para que se vea cómo ha cumplido el Gobierno del señor Vásquez su contrato innominado de haré porque hagas, celebrado con Torres contra la Casa inglesa, conviene saber que éste, como Gerente, tiene fijado un sueldo de \$ 650 mensuales, en tanto que su Egeria, nombrado INGENIERO EN JEFE, sólo gana \$ 320. Es porque este ingenierillo apenas hacía fuego contra los contratos como soplón de Torres; en tanto que éste, desde su puesto de Ingeniero Oficial, fue el eficaz consején que destruyó el techo del edificio, merced á la debilidad del Gobierno anterior, que se dejó supeditar por este sujeto ni más ni menos que Orgón por Tartufo.

Y si por lo de las Libranzas quedó mal el Gobierno de Antioquia, por lo de los Bonos nacionales no tiene por qué cantar aleluya. El Gobierno nacional se comprometió (artículos 2º y 3º del contrato número 2º de 1893) á emitir Bonos contra las Aduanas por valor de £ 750,000, pagaderas en veinte años, Bonos que debían *ser entregados á los Depositarios de Medellín*; y el Ministro del Tesoro ordenó que las £ 37,000 anuales se pagaran por mensualidades (£ 3,125).

Y sucedió que el Gobierno nacional no emitió los Bonos sino el 5 de Junio; no los entregó á los Depositarios, sino que los depositó en el Banco Nacional; y no los pagó en mensualidades, sino que en vez de las £ 28,125, correspondientes á las nueve mensualidades hasta Septiembre, sólo dio £ 12,000 (ó algo menos); de suerte que todavía el 30 de Septiembre último no se había arreglado por el Banco el modo de cubrir el subsidio. (*Véanse las páginas 8 á 10 del libro citado*).

Respetando los móviles y dificultades que asistieran al Gobierno nacional, y reconociendo que en suma él dio más para el cumplimiento de los contratos que Antioquia, ¡yá puede imaginarse qué efecto producirían en el ánimo de los que intervenían en la consecución del empréstito estas demoras, este desvío de los términos del contrato, y este no definitivo arreglo de los referidos Bonos !

Pero el golpe mortal á la negociación lo dio el Gobierno de Antioquia con el siguiente proceder: la cláusula XXV del contrato principal previó expresamente los *gastos preliminares*, por los cuales habían de expedir certificados en favor de la Casa los señores Ingeniero Consultor y Agente Oficial en Londres. En efecto, estos empleados del Gobierno expidieron dos certificados por gastos preliminares y por valor de £ 10,000, documentos que llegaron revestidos de todas las formalidades prescritas en el contrato y que fueron recibidos sin objeción alguna por los señores Depositarios. De repente, el Gobernador de Antioquia, con su propia firma, pues el Secretario de Hacienda no dizque quiso firmar el ukase, ordenó,—bajo la solemnísimá responsabilidad de la parte á quien representaba—*que no se pagaran esos certificados*, los primeros que se presentaban, como quien dice la piedra de toque de la exactitud y capacidad en los pagos de aquel Gobierno. Al saber el señor Spencer esta medida autocrática, que echaba los contratos á un pozo y mostraba al Gobierno no yá como parte contratante igual á la Casa, sino como un poder público arbitrario que hacía con la palabra empeñada, con el papel sellado y con los códigos lo que se le daba su santísima gana; al ver esto el señor Spencer y comprender que todas sus reclamaciones eran vanas, telegrafió á sus principales á Londres. ¡Yá se puede calcular la impresión de perfecta seguridad y aun de entusiasmo por los contratos antioqueños que la noticia debió producir en el mercado donde la Casa Punchard estaba haciendo el prodigio de levantar fondos para Colombia!! Ese entusiasmo debía rayar en delirio muy á poco, pues como el Gobierno de Antioquia resolviese, al fin, someter á la decisión arbitral del señor Cisneros el punto

concreto de si se pagaban ó nó esos dos certificados, cuando llegó el fallo del señor Cisneros favorable al pago de tales documentos, el Gobernador señor Vásquez arguyó que no pagaba, porque *subsistían las razones MORALES que se habían alegado para no pagar antes*; que la decisión del señor Cisneros era nula porque no tenía por base un convenio de arbitramento hecho con todas las formalidades legales (?), y porque el mismo señor Cisneros no era empleado *legítimo* de los contratos sobre Ferrocarril, puesto que el Gobierno jamás había *ratificado* su contrato para desempeñar las funciones de Agente Oficial.....!

Al saber la Casa este cúmulo de honradeces—que aterraban todas las bases obtenidas para el empréstito—protestó debidamente....Y RECURRIÓ Á LA CONSTITUCIÓN DEL ARBITRAMENTO PRE-ESTABLECIDO EN LOS CONTRATOS para la solución de cualesquiera diferencias originadas de los mismos contratos.

Y fue el Gobierno que desconoció á su mismo Agente Oficial, señor Cisneros; que por conducto de su vocero oficial, señor Torres, desconoció al doctor Zapata como apoderado reemplazante del señor Cisneros; el Gobierno que no nombró Depositario en Londres hasta el mes de Julio, ese Gobierno, ufano de sus obras, fue el mismo que resolvió ante la Asamblea de Antioquia que suspendía el cumplimiento de sus obligaciones para con la Casa Punchard & C^o, provenientes de los contratos sobre Ferrocarril de Antioquia, porque esa Casa *estaba constituida en mora definitiva para con él*; y que por tanto, á pesar de su anhelo por el progreso, su religiosidad en la palabra empeñada, etc., etc., se alzaba con todo lo alzable, y—“puesta su confianza en Dios”—(otra blasfemia) esperaba el fallo de la posteridad y de la Historia....y el aplauso de sus parroquianos! !

Faltaba, empero, en la conducta del actual Gobierno de Antioquia, lo que los franceses llaman *le coup du cochon*. Hèlo aquí: El contrato estatuyó el arbitramento para resolver *toda diferencia* que ocurriera respecto á los contratos. Al llamar la Casa al Gobierno del señor Miguel Vásquez B. á constituir ese Tribunal, nombrando cada parte—el Gobierno y la Casa—su árbitro, y si no se ponían de acuerdo en el tercero, que lo nombraran el Exmo. señor Caro y el Exmo. señor Jenner, Ministro Británico (como estaba previsto en el contrato), el Gobierno del señor Vásquez SE NEGÓ Á COMPARECER ANTE LOS ÁRBITROS, desconoció la existencia misma de los contratos, se echó sobre las Libranzas, de que despojó á los Depositarios, despojó á la Compañía de la vía de Puerto-Berrío á Pavas, de que ella estaba en pacífica posesión y tenencia; echó la mano sobre los almacenes, edificios y materiales de la Compañía, y hasta las dos mulas del señor Torres Mariño, sus compañeras de viajes, acaban de ingresar á los pesebres de la Secretaría de Hacienda departamental, estando, como estaba todo ello, empeñado é hipotecado, legalmente á la Casa!....

Nada, pues, tiene qué reprocharse el Gobierno de la Ordenan-

za número 4 (cuyo actual cumplimiento, pasando por sobre los contratos que el Gobierno Nacional ha respetado y acata en la medida de su buena voluntad, es un insulto á él y al sentido común); nada tiene qué temer ese Gobierno leal y afortunado, y si nuestro deseo se cumpliera, no pediríamos al cielo que llovieran enjamas, como pedía el Reverendo Padre Duque: pediríamos coronas de laurel y siemprevivas para los salvadores de Antioquia.....

Bogotá, Febrero 15 de 1894.

* * *

EL LIBRO DEL SEÑOR SPENCER

IV

El Representante de la Casa Punchard & C.^o termina así el libro en que con tanta claridad y lucidez expone todo lo relacionado con los contratos sobre Ferrocarril de Antioquia.

“De pretextos y mas pretextos se ha valido desde el principio la oposición al Ferrocarril. Primero se habló de lo caro; después, de que debía ser sin cremalleras, y que así, la ganancia para los contratistas no sería halagadora, y que por esto no cumplirían; más tarde, de que no se veían ningunos trabajos; luego—cuando se solicitaba permiso para emprender los de reconstrucción—que eso no se podía hacer sin la aprobación de Londres; unas veces, que había que aguardar tal aprobación; otras veces, que aunque viniera, no valdría nada, porque á los planos enviados les faltaba la aprobación del Ingeniero Oficial; cuándo, que la consecución del empréstito iba muy demorada; cuándo, que la misma Casa Punchard y el mismo Sir George B. Bruce eran puros mitos; y cien especies más de la laya. Se quería á todo trance violar los contratos; por unos, á causa de motivos personales; por otros, á causa de juicio extraviado por la tenaz labor de aquéllos en la prensa, en la correspondencia epistolar, en tertulias y corrillos. Viendo al fin que todo ese empeño se estrellaba contra la solidez de los contratos y contra el curso de las cosas por virtud de los mismos contratos; viendo al fin que el odiado nudo era indesatado, *resolvieron cortarlo*, no yá con la espada del Macedonio, sino con sofisticaciones de plumistas y con pretextos de negociantes. Aunque el curso de los acontecimientos, *por culpa del mismo Gobierno*, ha impedido la consecución del empréstito (que por otra parte no es absolutamente indispensable, como se ha demostrado); y aunque, en todo caso, la ÉPOCA para tal empréstito quedó, por cláusula terminante del último contrato adicional, exclusivamente á elección de los Contratistas, nada de eso se tiene en mientes, nada de eso se respeta, y el Gobierno declara oficialmente que por cuanto no se ha conseguido el empréstito, los Contratistas están en mora definitiva y deben pagarle á él perjuicios y asentir á la rescisión del contrato. Y la Asamblea, para colmo, aprueba todas esas declaraciones del Gobierno, inclusive la de que

el no haber conseguido los Contratistas el empréstito es una falta en ellos, *esto es, que han debido conseguirlo*, y á línea seguida declara, *por su parte*, que ella no facultó al Gobernador para contratar empréstito, lo que equivale á una censura por el contrato que sobre la materia celebró con la Casa Punchard, y consiguientemente á *negarle á dicha Casa derecho para conseguir ni para haber conseguido* tal empréstito. Un sí y un nó más cercanos, una contradicción más evidente, una inconsecuencia más palmaria, no la habrá tenido otra corporación deliberante en los años que lleva el mundo de tener legislaturas....

“Para que se comprenda mejor la elocuencia numérica, con la cual, sin ostentación, se responde aquí á las alarmas oficiales y á las alharacas de los enemigos del Ferrocarril (*), recomendamos que se lean en el *Ferrocarril de Antioguia* y en el *Repertorio Oficial* los gastos del Gobierno en la sola conservación de la mitad de la vía (vieja), que por convenio provisional quedó á su cargo, en los meses de Mayo y Septiembre, gastos que alcanzan á \$ 37,000, en números redondos, y mediante las cuentas presentadas por el Administrador del Ferrocarril. Formando un promedio de los meses del año, no sería aventurado conjeturar que el sostenimiento de la línea entera existente y las refecciones que le hagan *los que no han visto ferrocarriles sino en los libros*, como decía el señor Ministro de Fomento (dirigiéndose al Gobernador, con relación á los bártulos, túneles y fantasmagorías *ingeniaturales* de Torres Mariño), CONSUMIRÁN muy desahogadamente los \$ 500,000 de las Libranzas anuales; y considerando, además, que el solo nuevo trazo de la línea, con sus planos, perfiles etc., demandará no poco tiempo y mucho dinero; que empeñados yá los probables ingenieros oficiales en tener su “magnífico túnel” y sus “famosas escalas de Jacob,” la construcción del Ferrocarril y su conclusión serán obra de algunos millones de libras y de algunos lustros. Y como el crédito del Departamento *quedará arruinado por mucho tiempo*, y los Empresarios extranjeros *quedarán escarmentados para muchos años*; y como seguramente la opinión adversa á la obra se acentuará á medida que *crezcan las erogaciones que cause*, y que se aumenten las dificultades *para lle-*

(*) Según los Balances de la Casa, Balances que fueron examinados por los Depositarios oficiales y que llevan el V. Bº de ellos, la elocuencia de los números habla así:

“Recibido de los Depositarios:	
Por Libranzas antioqueñas.....	\$ 38,025 ..
Por Bonos de la Nación.....	117,435 82½

Total.....	\$ 155,460 82½
------------	----------------

“Gastado por la Casa, EN LA OFICINA DE MEDELLIN SOLAMENTE \$	283,781 62½
--	-------------

“Diferencia contra la Casa.....	\$ 128,320 80
---------------------------------	---------------

“Esta diferencia la han suministrado los Contratistas de su propio peculio, fuera de los grandes gastos hechos por razón del contrato en Europa y Estados Unidos.” Como se dijo atrás, el Banco *London and Westminster*, de Londres, estaba suministrando fondos á la Casa para las obras contratadas, hasta que fuese comercialmente oportuna la emisión del empréstito, según el libre juicio del Sindicato que yá había tomado á su cargo este importante asunto colombiano.

varla á cima, tampoco hay temeridad en predecir que el laborioso y enérgico pueblo antioqueño sea *el último en la República* que goce de los beneficios de locomoción económica, rápida y segura que lo afiance en la senda del progreso á que él aspira. La combinación que ahora quiere desechár su Gobierno, le ofrece un buen Ferrocarril, *construído en poco tiempo y de la manera más adaptable á las condiciones topográficas de su suelo*; lo grava con una deuda de millón y medio de libras esterlinas, al módico *interés de 6% anual*, *deuda no exigible en plazo fijo ni en cantidad determinada*, es decir, *que la irá amortizando paulatinamente*; lo hará conocer y apreciar en el mercado inglés, que es el mercado del mundo; Y COMO LA OBRA CONSTRUÍDA CENTUPPLICARÁ LAS FUERZAS Y RECURSOS DE ESTA SECCIÓN DE COLOMBIA, y el leal cumplimiento de sus primeros compromisos *le abrirá horizontes más vastos*, EL PORVENIR LE QUEDA ASEGURADO Y SU PROGRESO LO HARA IRRESISTIBLE; sí, todo eso lo ven y lo palpan los antioqueños que piensan....; pero—sin contar con otros obstáculos—“no es dado al hombre añadirle un palmo á su estatura, ni la luz puesta bajo el celémín puede iluminar el aposento!....”

De un modo más fino y elegante—como que es evangélico—no se le puede decir la buena verdad á un Gobierno tan pequeño como el organizado en Antioquia á la sazón en que se escribían esas líneas. Se comprende y se admira el Gobierno comercial de la República veneciana con sus magníficos Dux, cuya púrpura se reflejaba sobre las naves patrias, dominadoras de los mares; pero no un Gobierno de Dux de madapolán; un Gobierno así es una calamidad pública. A este propósito no podemos menos que copiar aquí algunos párrafos de carta que un amigo nos escribió de Medellín, á fines del año próximo pasado:

“Con el nuevo Gobierno, el triunfo de los enemigos del Ferrocarril y del ‘nacionalismo’ fue completo. Todo el mundo conoce el personal que llamó en su auxilio el señor Gobernador, y es notorio su ilegal proceder con la Casa constructora, y la manera ilegítima como puso fin á los contratos, echándole encima al Gobierno nacional reclamaciones gravísimas que han podido y debido evitarse con sólo tener y usar siquiera un adarme de sindéresis racional. * Pero

* Sabemos que el señor Spencer le escribió al señor Vásquez, en los días de éste posesionarse de la Gobernación, diciéndole, poco más ó menos: “No crea usted que la Casa que represento está indeblemente adherida á estos contratos sobre Ferrocarril. Yo sé que usted es *enemigo irreflexivo* de esos contratos, y como usted va á ser Gobierno, avíseme usted si quiere que *amigablemente los rescindamos*: yo estoy dispuesto á entenderme con usted.” Pero el Gobernador y los suyos llevaban este plan absolutamente rabulesco: “Suspendemos el cumplimiento de las obligaciones (que jamás se han cumplido *todas*); nos alzamos con todo le alzable, línea, libranzas, etc. etc.; no comparecemos ante el arbitramento, por más vergonzoso que eso sea; retamos, eso sí, á la Casa contratista para ante los Jueces caseros; la embrollamos cuatro ó seis años en un proceso, y cuando remate con un avaldo pecial de perjuicios, el Juez nombra un tercero de casa, y sale la Compañía trasquilada después de haber venido por lana.” Ah, señores! ¿Creéis de veras que no hay justicia en el mundo? Guardad vuestras artes para las ocasiones ordinarias. La costumbre de coger y matar liendres os extravió la visual!.....

la pasión de ciertos hombres acaudalados; la pasión de esos que diz que aceptan los puestos públicos “sacrificándose,” y sólo por servir á esa pobre Patria que fundaron nuestros mayores. . . . la pasión ciega y el amor propio sin límites de esos hombres, no tienen valla ni obedecen á freno. Enseñados los tales á que en su Banco, Banca ó Banquillo todo mundo se incline reverente ante su voz de fuelle y sus decisiones inapelables, cuando para desgracia de los pueblos se les tiene que sufrir como mandatarios, llevan al poder los mismos hábitos. . . . y hasta la cachuchita y las chinelas del almacén. Para ellos no hay correligionarios políticos, ni servidores de la causa, ni ideales de ninguna especie: para ellos los hombres se dividen en dos clases únicas, invariables, de las cuales la una se lo merece todo y la otra se merece todo el palo: firmas buenas y firmas malas; los que pagan al plazo y no regatean la mercancía ni hacen recomtar el níkel, y los que—por cualesquiera motivos, aun enfermedad súbita, incendio, caída de puentes—no han venido con el oro al fin del mes de la mina dada en anticresis, ó se atrasaron en un contado de la última pacotilla, ¡ay de ellos! Ni una Prefectura, ni una Alcaldía, ni una Diputación.—“Señor”—le dicen al cacique—“mire Su Señoría que ese Coronel que le recomendamos tiene el cuerpo acribillado á balazos en defensa de la causa; mire Su Señoría que no puede hallarse hombre más meritorio y en quien el Gobierno pueda tener más confianza.”—“Nó,”—responde el de la caja de hierro—“ese sujeto será lo que ustedes quieran, talvez hasta sabrá volar, pero debe en los Bancos, y en un concurso de acreedores, á que yo asistí, no presentó entre sus bienes el anillo que le regaló á su mujer el día del matrimonio; hay que hacerle saber á ese pillastre que mi gobierno no emplea sino gente honorable; que cubra sus créditos (aunque sea robando) y yá se verá si se le puede socorrer con algún destino en que no sea peligroso.”

“Antioquia sabe yá—por experiencia dolorosa de ambos partidos—lo que son esos ricachos en el Gobierno. Los nombres no remotos de D. R. y de D. H. y de D. X., no se han olvidado ni se olvidarán fácilmente; como tampoco podrá olvidar Antioquia que sus mejores gobernantes han sido hombres públicos que jamás ejercieron el agio: Giraldo, Berrío, Restrepo Uribe. Esos que dizque *se sacrifican* y creen hacerle un gran favor al Jefe que los nombra y al pueblo que los soporta; esos tales, el día que sobreviene una dificultad—creada por su propia ineptitud ó su bélica osadía—entonces dicen muy frescos: ‘Yo no me sacrifico más; hartó me he sacrificado dejando mis intereses descuidados (lo que no es cierto, pues todas las mañanitas *le dan vuelta* á la caja); que coja ese muerto otro que tenga tripas de patriota; yo me vuelvo á mi Banco con la abnegación que todos me conocen. *plaudite, cives!*’ Nó; de esta burda tela no salieron los Neiras ni los Platas, los López ni los Herreras; de esa tela se puede hacer una montera, un hábito, una corroza, pero jamás la toga viril del Magistrado civil, ni el uniforme vistoso del héroe que muere por su patria ó su derecho. . . .

.....

“Conque dime si no es para reventarse uno de risa (si no fuera por la ruina inminente de este pobre pueblo antioqueño) el tener que presenciar, y que pagar caramente, esta tragi-comedia (se refiere á la Ordenanza número 4 y al cumplimiento de ella por el Gobierno del Departamento) de tres honrados comerciantes metidos á *Ingenieros supremos* de un Ferrocarril, quizá el más difícil de todo el país, y á un ingeniero (Torres), el más fachendoso que jamás haya cogido un lápiz en la mano, y que vino á Antioquia haciéndose superior á Bruce y á Cisneros, metido á Gerente *de maneco* de unos fondos que en la Tesorería quedarían bien. ¿Qué confianza puede inspirar á las gentes ese hombre, que sirve de instrumento al Gobernador para romper los contratos de él aborrecidos, y aparece ahora de factótum *económico* de la Empresa y del Gobierno, para arruinar la primera y ser digno aparcero del segundo? ¿Cómo puede conformarse el ánimo más resignado con estas cosas que vemos pasar aquí?

“Bajo el régimen central que hoy existe en la República; bajo este régimen en que un Distrito no puede enajenar un callejón sin permiso del Gobierno Supremo, ¿puede consumarse la ruina de un Departamento, EN UN ASUNTO MIXTO, con Ordenanzas como la número 4 de 1893, y echar sobre un pueblo sufrido, además del bochorno del descrédito, el sobornal afrentoso del ridículo?

“Estando pendiente la reclamación de la Casa contra los procederes de este Gobierno—reclamación que tiene toda la solemnidad del derecho y de la fuerza (según entiendo), y estando pendientes los contratos con la Casa, ¿cómo es que este señor Gobernador ordena la continuación de los trabajos, manda levantar nuevos planos de la vía ¡al ayudante de Torres y á otro jovencito agrimensor! y se lanza en lo insondable de sus propósitos, como si el Gobierno nacional no existiera, como si jamás hubiera contratado cosa alguna con la Casa Punchard, como si su conciencia no le gritara nada? ¿O será que efectivamente eso de conciencia tiene su más y su menos, y el que cree, v. gr., que los que no pagan al plazo pueden y deben ser ahorcados, ese mismo cree que faltar á la palabra empeñada y lanzar al país á cuestiones dolorosas y azarosas no es cosa que deje reato? ¿Y se quedan tan tranquilos! ¿Y papan sus moscas con tan adorable beatitud!..

“Por acá se ha rugido que el actual Gobernador ha enviado su renuncia; pero no se ha creído la noticia, por la razón atrás apuntada. Estando ahora en la luna de miel de la Gobernación; recibiendo los aplausos de turbio vaho de sus administrados; saludado por el General Vélez y su círculo como Gobernador *decente* y honorable; con rentas y dinero á la mano y en la caja; habiendo hecho imposible por 20 años el Ferrocarril de Antioquia—enemigo de su fe, de su reposo y de su industria—y rodeado de un ministerio á su *satisfacción*, no lo sacan de la casa que ocupó Rengifo ni con la Bula de la Santa Cruzada. Pero, eso sí, que no asome una sombra en el horizonte de la patria, que no quemem un buscapié en el barrio de

Guanteros, ó el Gobierno Supremo necesite de su ayuda para nada, porque ese día cesará el sacrificio, ese día 'el abandono de mis negocios particulares, que me tiene en los umbrales de la miseria,' aparecerá lacrimoso, como el buho en el campanario, como el sauce en los cementerios. Yá lo dijo Víctor Hugo del burgués Dupin: "Aguila, león y pavorreal—fanfarrón tormentoso—los días de paz, de calma y besamanos,

"*Taupe aux jours du danger!...*" *

.....
Quisimos quitar algunos toques de lo que dejamos copiado, y yá íbamos á hacerlo, cuando nos vino á la mano el número 29 de *El Ferrocarril de Antioquia* y en él encontramos cosas tales, que ante ellas las previsiones del señor Spencer al terminar su libro y lo que nuestro amigo nos dice en su carta, son pálido reflejo de lo que ha sucedido y sigue sucediendo allá.

Los probables ingenieros, de que aquél hablaba; los de la lucha en la prensa contra todo lo que hacía ó dejaba de hacer la Casa, allí están suplantándola. El ingeniero señor Torres cambió el teodolito (instrumento á que le cogió miedo cervical desde el chasco que le pasó con uno en *La Quiebra*, viéndolo del revés) por la batuta del Gerente, y mueve sus figurines como Maese Pedro en *Don Quijote*. Hizo nombrar á su Egeria, el señor Botero, de Ingeniero en Jefe, y entre los dos tratan y contratan como en feria de Magangué. Las dos mulas que el señor Torres entregó al Gobierno con tanta pulcritud como ex-Ingeniero Oficial, se las hizo devolver ahora de la Junta como á Gerente. El Ayudante que tuvo hasta que el señor Spencer le puso el debido *stop* á la adehala indebida de los \$ 2,600, ayudante que por lo demás es un distinguido joven, yá contrató con ellos el levantamiento de los planos del Ferrocarril entre Puerto Berrío y Pavas, poniendo estoperoles en cada milla para que no se equivoque el Ingeniero en Jefe. Todo, en fin, está arreglado tan específicamente en el nuevo mecanismo ferroviario como arreglaron el Duque y la Duquesa las comidas y regaldas de Sancho en su Insula; sólo que ahora se han trocado los papeles y la Junta es el Sancho sufrido y el otro es el Tirteafuera que se impone. Veamos algo de ese sainetón costosísimo y ridículo, como dice nuestro amigo el de la carta:

"ACTA de la sesión del día 12 de Enero de 1894:

"...Dispuso la Junta que tanto las bestias como los muebles (los de marras) se entreguen por el Secretario de Hacienda al Gerente del Ferrocarril...

"Dióse lectura á un memorial del Gerente en que solicita varias cosas, á saber: 1.º Que se nombre Ingeniero en Jefe. Se nombró por unanimidad al doctor Fabriciano Botero. Se nombró en comisión á

* Cual si el autor fuera zahorí. Véase en el *Diario Oficial* la renuncia del señor Vásquez el día en que surgieron las dificultades. ¡Cómo conocen los antioqueños á sus personajes de ocasión!—(N. del E.)

los señores Restrepo y *Torres Mariño* para redactar un proyecto de Estatutos para una Caja de Ahorros (economía política)."

"ACTA de la sesión del día 15 :

"Se continuó el estudio de las medidas *solicitadas por el señor Gerente* : 1.º nombrar un Agente de la Empresa, que resida en Bogotá. A este respecto el señor Angel propuso y la Junta aprobó : 'Comisionase al señor Gerente para que elija la persona ó sociedad que deba desempeñar el encargo de Agente etc.' 2.º Respecto de la solicitud del Gerente de que se pida un auxilio al Gobierno Nacional, el señor Presidente (el Gobernador de Antioquia), propuso y la Junta aprobó : 'Comisionase al señor Gerente de la Empresa para hacer los estudios convenientes en la materia y presentar el proyecto del caso.' Esta proposición es uno de esos colmos que de cuando en cuando sorprenden á la pobre humanidad. ¡Estudiar el modo de pedir! Pues ahí á la mano está *Lazarillo de Tormes*. ¡Y comisionar el Gobernador al Gerente para que presente el proyecto de pedimento! Van conociendo dónde reside su fuerza...

"4.º Fue aprobada la proposición del Gerente que dice : 'Pídanse á la Casa de Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.º los planos de la vía y demás trabajos relativos á ella."

—¿ Pero esos planos para qué, señor Gerente, si ya usted y su Egeria contrataron con dos estudiantes nuevos planos; y si esperan á Mr. Jones; y si ustedes vivieron diciendo que esos planos *eran copia servil de los de Jones* que ustedes tienen; y si esos planos *no sirven de nada porque son para el sistema de Abt* que ustedes han condenado sin conocerlo y de la manera más ignara, como se lo demuestra el señor Cisneros en su folleto? ¿Y con qué derecho piden unos planos que no son suyos, que no los han pagado y que son el testimonio que va á deponer contra ustedes y en favor de la Casa en el juicio arbitral que ya llega? ¿O creen ustedes (que apenas ahora mientan á la Casa Punchard para ofenderla de nuevo con su descoco pedigüeño) que esa Casa se murió y está enterrada bajo el tacón de tales sombras chinescas?

Suma y sigue. "El señor Restrepo hizo la siguiente proposición, que fue aprobada: 'Comisionase al señor Gerente para que se entienda con el señor Carlos Tanco en lo relativo á la venta de la locomotora número 4, bajo la inteligencia de que el precio de la venta se pagará al contado...' (Memorias á Baldwin).

"Se dió lectura á dos telegramas de los señores Enrique Morales y Rafael Alvarez, dirigidos al doctor *Torres Mariño* como contestación á los que él les había dirigido, de acuerdo con la Junta, en solicitud de sus servicios para la empresa. El señor Angel propuso y se aprobó: "Comisionase al señor Gerente para que se dirija á dichos señores, etc." (Quisiéramos ver la cara que ponen los ingenieros Morales y Alvarez á la propuesta de ir á trabajar bajo *Torres Mariño*, á quien ellos conocen).

Y remata el único número de *El Ferrocarril* que tenemos á la mano (¡cómo serán los otros!) con la siguiente proposición, que fue

aprobada, para que la medite el señor de los específicos y diga con la mano puesta sobre el corazón qué opina del autor de ella. Allá va:

☞ “EL SEÑOR GERENTE PROPUSO: CONSÚLTASE CON DOS ABOGADOS SI PUEDE PAGÁRSELE AL INGENIERO EN JEFE EL SUELDO en la forma de UN TANTO POR CIENTO DE LAS CANTIDADES QUE SE GASTEN EN LAS OBRAS QUE SE EJECUTEN.”

No queremos fijarnos (al contrario, apartamos la vista con repugnancia) en todos los cerca y lejos que haya en la perspectiva de esos seis renglones. Dejamos á un lado este tanto por ciento sobre lo que se gaste, y el natural interés que eso desarrolla de gastar mucho y mal con tal de coger el tanto por ciento. Dejamos á un lado lo de que el Ingeniero en Jefe sea hechura del Gerente que propone, y el Gerente sea quien maneja los fondos, y dejamos esto á un lado porque Fabriciano Botero será todo lo que se quiera como inepto, pero hombre de bien sí es.

En lo que queremos que se fije todo el que lea, es en la colosal virginidad que dictó toda esa proposición (aparte, yá lo dijimos, de cualquier otro sentimiento). ¿Para qué consultar ese adefesio con abogado alguno del mundo? Pues los abogados habrán dicho yá: eso es el contrato más estólido ó más *sabido* que se haya firmado en Sur-América; pero si ustedes quieren celebrarlo, el pago del sueldo será tan legal así como en cualquiera otra forma. . . . siempre que no llegue á los \$ 2,600. La consulta es ridícula, en verdad; pero tiene su objeto: enrolar más moscas en el panal, es decir, revestir esa grave proposición de cierta autoridad; para cuando al surtir sus efectos se sientan los estragos, poder decir con aire compungido: error inocente; consultamos y todos aprobaron.

Para volver al punto de donde hemos debido partir—dejando á un lado al Gobierno antioqueño y su armazón ferrocarrilera, que por ahora no tiene mayor importancia en este asunto—veamos cuál es el estado actual de la cuestión, que sí puede tener cardinal trascendencia. Nadie mejor que el señor Spencer mismo va á ilustrarnos en esta materia.

Al negar el Gobierno del señor Vásquez su comparecencia ante el arbitramento, el señor Spencer le dice por última vez:

“12. El arbitramento establecido en el contrato forma parte del Derecho común de la República (*Ley 105 de 1890, Cap. XIX*): negarse á comparecer ante ese Tribunal, es ‘negar la reparación buscada por los medios regulares que ofrece el régimen judicial de la Nación en que se ha perpetrado la ofensa’ (BELLO, *Derecho de Gentes*, citado por el Gobierno de Antioquia).

“13. No son únicamente los tribunales encargados de administrar justicia los que pueden denegarla. La denegación de justicia reviste muy variadas formas, y no es una de las partes contratantes la llamada á decir cuándo la hay y cuándo nó; la decisión del punto corresponde á otras entidades.

“En suma; no puede darse conducta más correcta y pronta á la equidad, que la asumida por la Casa contratista y por mí. Nin-

guna ventaja, ninguna cosa indebida estamos pidiendo. Queremos, solamente, que las diferencias que tenemos con el Gobierno se diriman por los jueces naturales de esas diferencias, que son los preestablecidos en el contrato por el cual la parte que represento contrajo obligaciones y adquirió derechos en la Nación colombiana. Si esos jueces nos condenan, pagaremos; si nos absuelven, nos daremos por satisfechos.

“El juicio por arbitramento es de costumbre entre Gobiernos y Extranjeros, y esa costumbre se funda en razones de equidad é hidalguía, además de las de expedición, prontitud y economía.....

“Por lo demás, es hecho establecido como regla tan general que casi asume el carácter de absoluta, el de que la denegación á aceptar esa clase de juicio para cualquier punto contencioso entre partes que se precian de justas, es *indicio casi seguro de falta de confianza en su causa por parte del rehuyente*, aun en el caso de que el arbitramento no le haya sido impuesto por convenio anterior” (como lo impuso y lo quiso el Gobierno de Antioquia).”

Pero aún fue más lejos el señor Spencer en sus proposiciones amigables. Oigámoslo :

“Propongo al Gobierno que la cuestión de si debe ó nó constituirse el Arbitramento que vengo solicitando há días, la decidan—de común acuerdo si allá llegaren, ó por medio de un tercero que nombren ellos mismos—los Excelentísimos señores Vicepresidente de la República, Encargado actualmente del Poder Ejecutivo nacional, y Ministro Diplomático de la Gran Bretaña en Bogotá. Si deciden que debe haber arbitramento, procederemos en consecuencia; y si deciden que nó, esa jurisdicción quedará excluída para los asuntos entre el Gobierno y mis instituyentes.”

Inútil sería agregar una palabra más á lo que dejamos copiado del libro del señor Spencer. Un Gobierno contratante, que resuelve que su contraparte no le ha cumplido y que por eso *opta* por la resolución de los contratos con indemnización de perjuicios para sí, y que tiene establecido en los mismos contratos el arbitramento legal para esos efectos, es un Gobierno que se espera sea el primero en ocurrir á los árbitros en demanda de justicia; pero cuando ese Gobierno procede como el de Antioquia ha procedido, se pone él mismo fuera de la ley que rige á las gentes honradas y cae muy por debajo de Lili en Santo Domingo y Lobengula en el centro del Africa. Por fortuna las leyes de la moral y la justicia tienen sanciones superiores al capricho de los negociantes más ó menos cartagineses.

Bogotá, Febrero 20 de 1884.

TRISTES VERDADES

Memento homo....

Cuando el señor Rafael Torres M., antiguo Ingeniero Oficial del Ferrocarril de Antioquia y moderno Gerente del mismo, dijo que el empeño de los empleados ingleses en que él cumpliera ciertos deberes, era un lazo que se tendía á su reputación, acaso expresó una verdad de á folio, si se refirió á su reputación científica.

Los que estuvimos creyendo (y no fuimos pocos) que el señor Torres era un ingeniero aprovechado, instruido y conocedor de los últimos adelantos de la ciencia, hemos tenido por la centésima vez el triste desengaño de ver que no todo lo que brilla es oro. Y aquellos que en momentos de pueril entusiasmo y de cierta comezón aclamativa, muy común por acá, proclamaron al señor Torres salvador de Antioquia, han debido experimentar dolorosas decepciones en presencia de las esperanzas desvanecidas, de las complicaciones en que (en parte muy principal por los consejos del señor Torres) el Gobierno ha metido á Antioquia, y de las revelaciones que á última hora ha venido á hacer un interesante folleto publicado por el señor Cisneros.

Se esperaba por los que consumaron y por los que aplaudieron la brusca rotura del contrato Punchard, que en tomando el Departamento la obra por su cuenta, y en dándole al señor Torres la superintendencia, se verían y se palparían adelantos en el Ferrocarril. Ilusión engañosa! Aunque van corridos yá bastantes meses desde que el Gobierno desbarató aquella negociación, y á pesar de que el señor Torres, á quien se creyó un Mesías, ha sido el oráculo del Gobernador en el particular, los adelantos han sido nulos; no se ven sino idas y venidas infructuosas, muchas y muy largas notas, muchas y minuciosas actas de la gran Junta, muchos y no cortos sueldos, y finalmente el espectro de reclamaciones extranjeras por los procedimientos á que el señor Torres indujo al Gobierno, que se fío en su consejo.

A buen seguro que si el Ingeniero Oficial, el Gobierno y la Asamblea hubieran sabido que la responsabilidad de las violentas é imprudentes medidas tomadas en el asunto del Ferrocarril, y los perjuicios pecuniarios sobrevenientes, hubieran de recaer tansolo sobre ellos, habrían andado con mas tiento y mas cautela en tan grave negocio. ¡Pero es tan llevadera cualquier responsabilidad cuando se va á compartirla seguramente con medio millón de paisanos, y acaso con cinco millones de compatriotas!

Por la confianza que recién venido inspiró el señor Torres, la opinión pública y con ella el periodismo fueron embaucados é inducidos en error. ¿Pues no se llegó á creer aquí, casi unánimemente porque así lo enseñó y predicó el señor Torres, que el sistema Abt era apenas un ensayo desgraciadísimo? Y sin embargo, después ha venido el folleto del señor Cisneros á demostrar con claridad que ese sistema está hoy universalmente aceptado para

resolver en la mayor parte de los casos los graves problemas que surgen en la construcción de ferrocarriles en tierras de montaña.

El señor Torres logró hacernos creer á los pobres habitantes de este rincón andino, que el tal sistema era una verdadera calamidad, creencia que cundió hasta el punto de que en són de chiste se haya llamado aquí y aún siga llamándose en letras de molde “ferrocarriles de escalera” á los de esa clase. Y el señor Cisneros, apoyado en la autoridad de ingenieros de primer orden, europeos y norteamericanos, y en la suya propia, alta y legítima como es, le prueba plenamente al señor ex-Ingeniero Oficial que tal sistema es “*la invención más importante de la época, en relación con los ferrocarriles en países montañosos.*” Yá otra autoridad en la materia, el ingeniero colombiano señor Abelardo Ramos, en la luminosa exposición que como Ingeniero Consultor dirigió al Gobierno de Santander antes de celebrarse el contrato para el Ferrocarril de Bucaramanga, había dicho lo siguiente :

“La segunda variación tiene que efectuarse en sacrificio de la pendiente, bien usando una locomotora de refuerzo.... *bien* EL HOY POPULAR SISTEMA ABT.”

Y en el pliego de condiciones que para la construcción de ese Ferrocarril redactó y presentó el mismo Ingeniero, se halla ésta :

“Entre la depresión de Portachuelo.... y el paso del río Salamaga (24 kilómetros), efectuarán los contratistas un trazo preliminar, *basado en la introducción del sistema de ABT, ACEPTADO HOY UNIVERSALMENTE PARA LOS FERROCARRILES DE MONTAÑA.*”

O el señor Torres no leyó piezas tan interesantes y tan relacionadas con el empleo que ocupaba, y entonces dejaba de cumplir las más obvias y sencillas obligaciones de su destino ; ó sí las leyó, y entonces fue excesivamente presuntuoso en desentenderse de las opiniones de un compatriota tan autorizado en la materia como el señor Ramos, y sumamente descortés con el profesor al no traer al debate sus conceptuosas afirmaciones, para hacerles los honores de la discusión. Ya se ve : quizá lo detuvo la imposibilidad de hacer con el Ingeniero colombiano lo que hizo con dos de los Estados Unidos, Mr. A. M. Wellington y Mr. W. W. Evans. Cuando el señor Torres impugnó el sistema Abt en su largo informe dirigido *al Gobierno* (y no al Agente Oficial, como era de su deber) adujo en apoyo de sus opiniones citas de aquellos dos ingenieros, para hacerlos aparecer como adversos á tal sistema. Este objeto se consiguió porque ¿quién iba á dudar de la sinceridad del citador? Mas ahora viene el señor Cisneros, y con las obras de Mr. Wellington y Mr. Evans en la mano, comprueba que ellos aceptan y admiran el sistema Abt, y que las citas que de ellos hizo el señor Torres están truncas y fueron maliciosas y deliberadamente escogidas para extraviar el criterio del lector. Con el mismo propósito incurrió el señor Torres en otra grave falta, cual fue la de afirmarles al público y al Gobierno que las crema-

lleras proyectadas medirían 31 kilómetros en toda la línea, seguramente para acabar de exaltar las imaginaciones que ya había asustado con la enseñanza de que decir cremalleras era exactamente lo mismo que decir maromas peligrosísimas. Ahora viene el señor Cisneros é establecer la verdad en el asunto y á decirle al señor Torres “que enfrene un poco ese brío para . . . exagerar, y que las cremalleras proyectadas por los ingleses no medían 31 kilómetros sino únicamente $21\frac{1}{2}$.” Aquí es de recordarse que el señor Torres lloró y lamentó en su informe, como cosa relativamente injusta para Antioquia, que las cremalleras contratadas para Santander fueran mucho más cortas, como la mitad menos, que las que los contratistas proyectaban para el Ferrocarril de Puerto-Berrío. Se proponía á todo trance concitar la opinión pública contra el contrato, contra el sistema Abt y contra los contratistas. Ahora resulta que su afirmación en el particular fue de todo en todo inexacta. ¡A cuán lamentables extravíos conduce la falta de honradez y la demasiada confianza en la estultez pública!

Si bien de modo indirecto, aunque no por tanto menos efectivo, le increpa el señor Torres al señor Cisneros el que éste no hubiera hablado del sistema Abt en lo que antes de 1886 escribió sobre el Ferrocarril de Antioquia; á lo cual dice sencillamente el señor Cisneros: antes de 1886 no se conocía la invención de Román Abt.

—Me insultaste en tal día, le dijo el lobo al corderillo para justificar el comérselo.

—En ese día, señor lobo, no había nacido yo todavía, dijo el cordero.

Tál están sobre este punto los señores Cisneros y Torres, con una sola diferencia, que por patente se calla.

Lo que ha debido saber ó no ha debido olvidar el señor Torres, para reconocer desde el comienzo de estas cuestiones la convicción y consecuencia de su jefe, y para tributarle el respeto debido, es que el señor Cisneros conocía el sistema Abt desde 1887, un año después de su invento, y que lo aconsejó para parte del Ferrocarril de Girardot.

Pronunciado abiertamente el señor Torres contra las cremalleras, declaró desde lo alto del Sinaí en que nos enseñaba el decálogo ferrocarrilero, que la resolución del problema en *La Quiebra* consistía en construir un gran túnel, con 200 ó 300 metros de distancia á la depresión, y de 2,000 á 3,000 metros de longitud. Y el señor Cisneros, tomando el término medio de esos números, hace un estudio comparativo con lo ocurrido en el túnel del Támesis, citado por el señor Torres como ejemplo, y llega á estas precisas consecuencias:

1^a Que en el túnel soñado por el señor Torres se gastarían más de 40.000,000 de pesos en la actual moneda colombiana;

2^a Que la construcción de tal túnel duraría más de medio siglo; y

3^a Que sería imposible, relativamente á nuestros recursos,

atender siquiera á la extracción de la gran cantidad probable de agua que manaría por las grietas.

Para extremar la demostración de lo absurdo que sería ese sistema de túneles propuesto por el señor Torres, el señor Cisneros cambia la comparación, y la establece entre el propuesto para *La Quiebra* (que sería de los de mayores dificultades en su ejecución) y los reputados como de mediana facilidad en Europa y América. De esa comparación resulta que, aun así, los túneles propuestos por el señor Torres absorberían todo el valor del contrato Punchard y más del doble del tiempo señalado para cumplirlo, fuera de quedar siempre en pie el problema del agua que filtraría continuamente y que habría que estar sacando sin descanso.

El criterio del señor Cisneros y el del señor Torres son diametralmente opuestos en el asunto. Para el primero lo primordialmente interesante es que en el Ferrocarril se preste el servicio requerido por el contrato, y que al mismo tiempo haya economías de gasto en la conservación, de tiempo para rendir los viajes, y de peligros en la marcha, aun cuando por el acortamiento en la línea que el sistema Abt proporciona obtengan los contratistas economía en la construcción. Para el segundo lo más importante es que los contratistas no obtengan esa economía, aun cuando la línea sea más larga, los viajes sean más demorados, la conservación le cueste más al Gobierno, y los peligros sean mayores.

—Para la construcción del Ferrocarril, dice el uno, hay entre el sistema de cremalleras y el de simple adhesión una diferencia de 11 leguas.

—No importa, dice el otro, se andarán esas 11 leguas más, pero los ingleses ganarán menos.

—Entre uno y otro sistema, dice aquél, hay una diferencia de gasto anual, para el Gobierno, de 115,000 pesos.

—Si el Gobierno, dice el señor Torres, gasta más en la conservación de un ferrocarril con largos desarrollos, los ingleses también gastarán más en construirlo y no ganarán tanto dinero como el que ganarían empleando las cremalleras.

!!!

Comparando los dos proyectados ferrocarriles de Antioquia y Santander, lamentó el señor Torres que el ancho de la vía fuera en el primero tansolo de una yarda, en tanto que en el segundo era de un metro; y el señor Cisneros viene ahora á probarle que esos $8\frac{1}{2}$ centímetros de diferencia no desfavorecían al de Antioquia ni para la construcción ni para la explotación, ni para la conservación, y que más bien resultan en provecho de la paralela de yarda, porque siendo la usual en los ferrocarriles de vía angosta en los Estados Unidos, sale más barata, puesto que el material rodante para vía de metro está sujeto á dibujos especiales.

Además de demostrarle el señor Cisneros al señor Torres lo erróneo de sus conceptos, le señala las siguientes inexactitudes:

1ª La expresada antes sobre que las cremalleras proyectadas medían 31 kilómetros, cuando sólo medían 21½.

2ª Que el Ferrocarril de Santander presenta mayores dificultades que el de Antioquia, lo cual se infirma con el testimonio del mismo señor Ramos.

3ª Que el estudio y la aplicación de los sistemas extraordinarios de tracción son de reciente data, cuando la verdad, como de modo incontestable lo comprueba el señor Cisneros, es que son anteriores no solamente á la vida ingenieril del señor Torres, sino á la fecha probable de su venida á este mundo.

4ª Que los certificados que por gastos preliminares expidieron el Agente Oficial y el Ingeniero Consultor "*fueron hechos contra la letra del contrato.*" Leyendo éste, salta al ojo la falta de verdad en el concepto. (Véase la cláusula XXV).

5ª Que "sólo una carta había recibido del señor Cisneros cuando escribió su informe." Lo infundado de la afirmación lo demuestra el señor Cisneros publicando una larga lista de cartas dirigidas por él al señor Torres.

A este propósito agrega que dejó de escribirle desde el 6 de Mayo hasta el 23 de Julio, por ser inútil darle instrucciones á quien no las cumplía; á quien no llegó á darle ningún dato científico de los que estaba obligado á suministrarle; á quien no le envió jamás ni un plano, ni una copia de los certificados que expedía, ni documento alguno que pudiera dejarle conocer lo que pasaba en los trabajos; y á quien se opuso, en fin, á que se le enviaran los planos y perfiles del señor Jones, "sin duda para sitiario por falta de datos, para exponerlo á cometer errores y para hacer aparecer como innecesaria la plaza de Agente Oficial."

Por todos esos motivos el señor Cisneros se vió obligado á decirle categóricamente al Gobierno, que el señor Torres no servía para el puesto que ocupaba, y que se haría bien en reemplazarlo con persona de experiencia en ferrocarriles, y que supiera cumplir las órdenes de sus superiores.

"Ha tratado de presentarse, añade, como el único hombre recto y monopolizador de los intereses de Antioquia, cuando en rigor lo que ha hecho ha sido provocar inconsideradamente cuestiones que han producido grande embrollo, Y QUE OJALÁ NO PRODUZCAN GRANDES DESEMBOLSOS."

Pero ¿qué le va ni qué le viene al señor Torres con que su conducta le ocasione á Antioquia cuantiosos sacrificios pecuniarios, y de cualquiera otro orden? Nada! Lleve él la cruz alta en la actual procesión ferrocarrilera; sea jefe de la parte fiscal del asunto; pavoneese con su extraño pero rimbombante título de Gerente; dése el gusto de firmar cartelones oficiales suprimiéndose el nombre de pila, á guisa de figurón continental; gane sustancioso sueldo por estar sentado en Medellín publicando en los periódicos artículos sobre *descuento por dentro y descuento por fuera*, y otras prosas que nada tienen que ver con el Ferrocarril, y salga el sol por Antequera-

ra. Antioquia perderá y pagará cualquier cosa, pero antes de todo, el señor Torres habrá cobrado hasta el último centavo de sus sueldos de hoy, de su contrato de ayer, y cerca de 3,000 pesos que por engaño ó desmedida confianza de los contratistas y por paternal condescendencia del Gobierno, cobró indebidamente, con injusto é inmediato perjuicio de los fondos del Ferrocarril, descontados por dentro y por fuera con esa operación....

Al finalizar el folleto del señor Cisneros se leen estas interesantes palabras :

“El informe del señor Ingeniero Oficial, de 13 de Mayo, es un ataque embozado al contrato que estaba llamado á hacer cumplir, y el de 30 de Mayo es yá un ataque á las *claras*, en el que hasta se acompaña un proyecto de reforma. A juzgar, empero, por los elogios que he leído en algunos periódicos de la República acerca de la conducta del señor Ingeniero Oficial, las cosas se ven allá de distinto modo á como las veo yo. Eso podría amilauar á otro que no tuviera las convicciones que tengo yo en el asunto. Yo no pretendo que mi opinión prevalezca; cumplo sólo el deber de decir lo que creo conveniente, y lo hago en desempeño de mis funciones. Lo probable será que mis indicaciones sean poco atendidas, ó desatendidas por completo, como lo han sido hasta ahora; pero ahí quedarán escritas, y tocará al tiempo resolver quién cumplió mejor, quién dio los mejores consejos, y quién dirigió mejor sus pasos en el sentido de los verdaderos intereses del Departamento.”

No han pasado muchos días desde que el señor Cisneros le hablaba así al Gobierno de Antioquia, y yá empieza la opinión á hacer justicia. Tras los impremeditados aplausos y los hiperbólicos encomios, ha venido para este pueblo la fría y serena reflexión, y con ella el convencimiento de que aquellas entusiásticas manifestaciones de otros días fueron mal encaminadas. Los que reservaron su juicio para más tarde, y muchísimos de los que antes creyeron en la eficacia del señor Torres, piensan hoy de muy distinto modo. Sólo las pocas personas que llevaron sus opiniones á punto de apasionamiento, ó á quienes guiaba algún interés—siquiera el del triunfo de su amor propio—siguen hoy creyendo ó aparentando creer en tal eficacia. Los demás piensan que á seguir las cosas como van, la realización del Ferrocarril estará más lejana que nunca; que para coronar tan ardua empresa por administración oficial se necesita un hombre de altas y excepcionales condiciones, y conocido yá, para poder el Gobierno descansar confiado en que habrá orden y acierto; (1) que ferrocarriles de esta magnitud no pueden jamás construirse oportuna, económica y científicamente, por ingenieros

[1] No se alcanza á ver por acá sino un solo hispano-americano capaz de soportar semejante cargo, y es el señor Cisneros, á quien abonan sus grandes conocimientos, su inquebrantable energía, su dón de gentes, su gran tacto social, sus 35 años de práctica constante en trabajos de ingeniería, su familiarización con todo lo concerniente á este ferrocarril, su conocimiento de Antioquia y los antioqueños, y finalmente su notoria importancia intelectual y científica.

Si el señor Jones viniera á dirigir el Ferrocarril, como se lo ha rogado el Go-

de primera comunión ni por legos en la materia, aunque éstos sean las personas más honorables del planeta; y por último, que el barullo y desconcierto actuales no pueden dar más resultados que enormes gastos de problemática utilidad para el pro común, y pérdida de toda fe en el éxito de la obra.

El error ó la ofuscación en los conceptos respecto de los hombres suelen no prevalecer mucho tiempo, porque á despecho de velos artificiosos la verdad se abre camino casi espontáneamente.

La personalidad del señor Torres ha venido á ser discutida, no porque él sea político ni guerrero famoso (aunque se llama ingeniero *militar*, lo cual sí es, como se verá más adelante) sino porque le ha tocado ocupar ocasionalmente una posición oficial en que sus aptitudes tienen mucho qué ver con intereses carísimos para los antioqueños. Harto se le elogió, y de ello debe estar satisfecha su vanidad. Ahora le toca oír música de otro tono. Yá sus oídos deben estar saciados de hosannas inmerecidos; oiga en adelante el *de profundis* y el *memento* correspondientes, porque tienen perfecto derecho á cantárselos quienes en su calidad de hijos de estas montañas han sido engañados por él y respecto de él.

Yá habrá visto una publicación hecha por varios empleados del Ferrocarril de Cúcuta, fechada en aquella ciudad, en contestación á un suelto de alabanzas que le dirigió *El Correo Nacional*. Esa publicación reseña las hazañas ejecutadas por el señor Torres en aquella empresa. Hélas aquí:

1.º Seguir, sobre el trazo de otro ingeniero ayudante, los trabajos en cuatro kilómetros, en terreno llano, donde la obra más importante fue una rectificación de cuatrocientos metros á lo sumo.

2.º Separarse de su empleo de Ingeniero Ayudante, disgustado por una orden del Ingeniero Director, señor González Vásquez.

3.º Volver á ser empleado en la línea cuando el Gobierno expropió su uso en 1885.

4.º Hacer el gasto de poner el letrero "PUENTE R. M. TORRES" en el de un riachuelo llamado *Oripaya*, gasto que por ilegítimo le fue glosado por el Administrador Oficial.

5.º Servir de Agente ó comisionado del Gobierno para exigirle á la Compañía dueña de aquel Ferrocarril un empréstito de 4,000 pesos, que cobró en dinero.

6.º Intentar apoderarse de los planos y trazos correspondientes á la tercera parte de la línea, y del libro de inscripciones de títulos, lo que no pudo conseguir por resistencia de la Junta Directiva. (En Antioquia iba ocurriendo algo semejante, mas el señor Torres no pudo conseguir sino un plano que en su candorosa bon-

bierno, se vería en situación excepcionalmente embarazosa. El presupuesto 5 millones y pico de pesos, EN PAPEL, para la línea de Medellín á Pavas; y á dicho no de una sino de muchas personas competentes, ese presupuesto peca muchísimo por defecto. De suerte que el señor Jones arriesgaría mucho á verse colocado en este terrible dilema: ó dijo eso creyéndolo, y entonces revelaba ignorancia, ó sabía que estaba exagerando en menos, y entonces iría á quedar bastante mal parado gastando muchísimo más de lo presupuesto.

homía le entregó el señor Costobadie. Este plano lo presenta ahora el señor Gerente al Gobierno como un valiosísimo trofeo “que puede prestar servicios importantes para facilitar los primeros trabajos de reconstrucción”).

7.º Hacer reducir á prisión en un cuartel á cuatro de los miembros de la Junta, en castigo de su resistencia á entregar aquellos documentos.

8.º Concebir el gran proyecto de que el Gobierno les expropiara á perpetuidad aquel Ferrocarril á sus legítimos dueños, que son varios accionistas particulares y el Municipio de Cúcuta.

Estas tres últimas proezas justifican para el señor Torres el título de Ingeniero *militar*, que él lleva. Líbrenos Dios de que aquí le toque mostrar esa faz de su profesión, bien que el ejercicio de la civil no ha sido menos desastroso para Antioquia.

Con lo dicho basta y sobra para pensar no sólo que al señor Torres le viene mal el puesto que ocupa, sino también que si estas cosas se hubieran sabido antes, el Gobierno de Antioquia no debió jamás distinguirlo con el empleo de Ingeniero Oficial ni con el de Gerente del Ferrocarril.

Muchas personas se han mostrado admiradas de que después de la publicación del folleto del señor Cisneros, el señor Torres haya seguido en el destino que ocupa. ¡Qué error! En los tiempos que alcanzamos no debe uno admirarse de nada.

Para la intervención de cualquier antioqueño en un asunto como éste, en que pudiera decirse que sólo se trata de una personalidad, hay perfecto derecho. Los que con más ó con menos, contribuimos para los fondos públicos, pagando tributos por la ropa que nos cubre, por las medicinas que consumimos, por la carne que comemos, por el papel para asegurar ó defender nuestro derecho, por el tabaco que fumamos, por la copa que solemos tomar, por todo producto extranjero que usamos etc., debemos saber si el monto de esas contribuciones se gasta bien ó mal; y cuando lleguemos á informarnos de que es nociva la ingerencia de alguna persona en la administración de esos intereses, debemos alzar la voz en demanda de remedio. Si no se nos oye, peor para los obcecados, quienes además de la nota de tales, seguirán participando de los perjuicios que su obcecación ocasione á la colectividad.

La publicación del señor Cisneros ha venido á derramar luz, mucha luz, en estas cuestiones. Ella debe ser leída atentamente por todo el que quiera formar justo concepto de estas cosas, como una revelación utilísima para no volver á dar imprudente culto á falsas deidades y para que los hombres y las cosas vuelvan á su debido lugar.

MEMENTO HOMO....

Medellín, Marzo de 1894.

EL ESPECÍFICO RESPONDIÓ

Hay un ariete más terrible y más eficaz
que la calumnia: la verdad.

F. C. JOLY.

El Telegrama de esta ciudad trae como editorial, el día 20 de los corrientes, un escrito del señor Rafael Torres Mariño, ex-Ingeniero Oficial del Ferrocarril de Antioquia bajo los contratos de la Casa inglesa de Punchard, Mc. Taggart, Löwther & C.^o, en el cual pretende dicho señor desvanecer algunos de los menores cargos que desde estas columnas, y bajo el epígrafe de *El libro del señor Spencer*, se le han formulado con pruebas concluyentes en apoyo de ellos. Vuelve el señor Torres, con la impenitencia que le es peculiar y con la moderación que compete al reo que se siente convicto y busca misericordia, á decir en són de triunfo que yá él “había rebatido de un modo incontestable” el libro del señor Agente de los Contratistas, y que va á “hacer algunas observaciones sobre algunos puntos de los artículos de *Los Hechos* para aclarar algunos incidentes ante el público.”

Por el modo especialísimo que tiene el señor Torres de “aclarar” juzgará el público cuál será el modo que lo acompaña para eso de “rebatir libros de un modo incontestable.” Vamos á verlo.

I

De los incidentes que va á aclarar el señor Torres, comencemos por el 1.^o: “*En vano se vuelven los agentes, abogados, etc. de Punchard & C.^o contra el cargo de haber copiado los planos de Mr. Jones ; ese es un hecho comprobado con declaraciones judiciales y que está en autoridad de cosa juzgada. Yo sí hubiera querido que esas copias, que están bien hechas, hubieran quedado en poder del Gobierno departamental, pues representan un trabajo de DIBUJO que tiene algún valor ; pero una vez que Punchard & C.^o no han querido entregarlas, se procederá á sacar otras nuevas, y yá al efecto se ha establecido en Medellín una oficina de dibujo.*”

Cuando la Casa Punchard contrató el Ferrocarril, yá habían trabajado, explorando aquella vía y construyendo el trayecto de Puerto Berrío á Payas, el señor Cisneros, Mr. Dogherty y últimamente el ingeniero americano Mr. Jones, quien con un numeroso cuerpo de ingenieros había trabajado 14 meses, gastando 130,000 pesos, “sin llegar á resultados ciertos,” según la expresión de Fabriciano Botero, la ex-Egeria del señor Torres. *

El Gobierno de Antioquia entregó á los nuevos Contratistas, junto con la vía, todos esos trabajos, para que los utilizaran en lo que fuera conveniente. Muy desgraciados habrían de haber sido el señor Jones y sus compañeros (entre los cuales había ingenieros

* Sin que se sepa aún por qué motivos, el señor Botero, que entró con mucha fibra á acompañar como Ingeniero en Jefe al Gerente de manejo señor Torres, ha renunciado súbitamente su empleo, según lo comunica el mismo *Telegrama*.

distinguidos), para que nada de lo que habían trochado, trillado y apuntado en sus 14 meses de bréga no fuera utilizable al hacerse *un trazo definitivo y completo de la línea*. La compañía, en efecto, utilizó con perfecto derecho, *algunas partes* del trazo preliminar de Mr. Jones, y ésa es toda la alegación del infiel ex-Ingeniero Oficial, quien, faltando á sus más claros deberes, no quiso que se pagara ni un centavo á la Compañía por ese trabajo técnico, previsto en el contrato y en la tarifa aprobada por los empleados superiores, llegando hasta á retirar su firma, como un maula de profesión, de los certificados que por ese trabajo había firmado ! Pero sí quiso luégo apoderarse de ese trabajo, hasta solicitándolo á hurtadillas de empleados inferiores cuando estaba ausente el señor Spencer. Quería hacer lo que yá en Cúcuta consumó con su mando militar : despojar bravamente á sus mismos protectores !

¡ Conque son copias bien hechas que representan un buen trabajo de mero dibujo, que yá lo ha emprendido el Gerente de ogaño para subsanar la falta de que la Casa no entregue á sus extorsionadores lo que es de ella mientras no se le pague ? Pues van á ver *contradicho* nuestros lectores al señor ex-Ingeniero por la milésima vez. Ya ven que diz que ha establecido en Medellín una oficina de dibujo para subsanar la falta de los planos copiados por la Casa ; y al finalizar su escrito, cuando cree que los lectores (si algunos le quedan ya) están como en el limbo con la prosa moderada de *El Telegrama*, les dice muy impávido.

Al tratar de los planos OLVIDÉ DECIR que el de la línea de Puerto Berrío á Pavas lo están levantando los jóvenes y distinguidos ingenieros Antonio J. Duque y Arturo Acevedo. Por ese plano pretendían Punchard & C.^o que se les pagaran £ 2,950 ; con mucho trabajo LOGRÉ que se rebajara esa suma á la tercera parte, ó sea £ 983, que son pesos 12,287. Y ese mismo trabajo, MAS COMPLETO AÚN, lo hacen los citados ingenieros, por \$ 1,800."

De manera que según el mismo señor Torres, Mr. Jones no había levantado plano ninguno ni aun entre Puerto Berrío y Pavas ; ¡ ó el plano que los señores Duque y Acevedo están levantando es solamente el dibujo de lo de Jones, dibujo que no se hace en la oficina recién establecida en Medellín, sino que se hace sobre el terreno, para aprovechar las ventajas y comodidades del clima y demás condiciones de esas ciénagas ? Esta contradicción de la buena fe del ex-Ingeniero necesita que el descubridor de este Específico la explique de algún modo ; y para que no se vaya también á equivocar y meta el reloj en el agua contando los segundos en el huevo, le copiamos aquí lo que la ex-Egeria le dice al Presidente de la famosa Junta de mercaderes que tienen á su cargo la dirección técnica del Ferrocarril, conforme á la Ordenanza número 4, del año próximo pasado. Ese Presidente es el mismo Gobernador señor Miguel Vásquez :

"Debo informar á la Junta—dice el señor Botero—*que se carece de los planos y perfiles INDISPENSABLES para llevar á cabo la*

obra del Ferrocarril, y es necesario pensar en OBTENER esos datos técnicos ANTES DE EMPRENDER TODO TRABAJO DE CONSTRUCCIÓN.

“Es bien sabido que Mr. Jones hizo un trazado, pero que dicho Ingeniero fue despedido *antes de dibujar los planos y perfiles*. Por consiguiente, el resultado de aquellos trabajos está aguardando *que se ponga sobre el papel y se ESTUDIE DETENIDAMENTE*. (!) Para que estos trabajos sean completos, *se necesita también todo lo relativo á SECCIONES TRANSVERSALES*, lo cual no se había hecho....

“La Casa Contratista hizo también estudios técnicos; pero nada, *absolutamente nada* que yo sepa, le entregó al Gobierno.

☞ “Resulta, por consiguiente, que la Empresa carece hoy de *todo dato técnico convenientemente arreglado para emprender los trabajos*, y que todos sus esfuerzos deben contraerse en establecer (sic) un cuerpo de ingenieros al mando de un Jefe de habilidades y experiencia reconocidas *A HACER LOS PLANOS Y TOMAR EN EL CAMPO LOS DATOS TÉCNICOS, QUE SON EL FUNDAMENTO DE TODA OBRA DE INGENIERÍA*.” (F. Botero, *Informe*, 17 de Febrero último).

Como se ve, el señor Botero, que según el señor Torres en su artículo “es graduado en Troy, y que alcanzó en los Estados Unidos ventajosa colocación como Ingeniero;” como se ve, este señor Botero suelta al fin la mascada, vulgarmente hablando, y confiesa de llano en plano que—ida la Casa contratista, que sí hizo planos completos y definitivos—hay que comenzar por el principio, pues ni Jones ni nadie ha hecho en la materia nada definitivo ni “convenientemente arreglado.”

Mucho le habrá costado á la vanidad de este prodigio ingenieril una confesión tan paladina y escueta ante la Junta que el señor Torres ha mantenido hipnotizada: pero ante la realidad de los hechos la farsa sostenida en *El Esfuerzo* y otros periódicos de la laya, tenía que desaparecer. Llamado el señor Botero como Ingeniero en Jefe á poner en práctica sus castillos jonescos, tuvo que rendir la *chaguala* y retirarse á hacer sus clases á la escuela, para lo cual cuenta con todos los votos en Antioquia. Pero como Botero *sí es honrado* (lo reconocimos en el artículo IV de los que publicámos sobre el libro del señor Spencer); como Botero *sí es honrado*, repetimos, no ha podido seguir acompañando al señor Torres en la ridícula y costosísima comedia ferroviaria que se representa en Antioquia hace seis meses.

El señor Botero comprende, él sí, la diferencia enorme que debe existir entre el plano y perfiles levantados por los Ingenieros de la Casa, con secciones transversales y todos los cálculos matemáticos complementarios, y el plano y demás cosas que él contrató por \$ 1,800 con los jóvenes Duque y Acebedo. Yá él debe conocer al señor Torres lo suficiente, y una vez que ambos lograron suplantar á la Casa Punchard, enseñándole Botero á Torres lo que había de decir y prevalido éste de su puesto en los contratos, era tiempo de que el alumno de Troy se apartara de aquel campo de Aceldama, y buscara en sus discípulos terreno más fácil de trajinarse y dejarse dominar por los rieles

imaginarios, que esos diablos de cañadas de Puerto Berrío, “donde se amansan los guapos y lloran los paniaguados.”

El señor Torres dice, al contrario, que él, “en medio de este pueblo antioqueño, para mí siempre tan benévolo,” está resuelto aun á hacerse empalar al lado de la Junta; y mientras ese pueblo recobra sus sentidos y les pide cuentas al ex-Ingeniero y á sus protectores, reproduzcamos, para terminar por hoy, este párrafo de otro informe del mismo señor Torres, fecha 6 de Febrero. (Publicación oficial):

“Suministré al señor Ingeniero en Jefe el perfil de 17 millas de la línea de Puerto Berrío á Pavas y del proyecto de modificación; TODO LO CUAL FUE TOMADO DE UN PLANO que me proporcionó, cuando yo desempeñaba el destino de Ingeniero Oficial del Ferrocarril, en virtud del contrato Punchard, el Ingeniero Residente de la misma Empresa. ESTE PLANO PUEDE PRESTAR SERVICIOS IMPORTANTES PARA FACILITAR LOS PRIMEROS TRABAJOS DE RECONSTRUCCIÓN.”

Comenzamos por negarle al señor Torres que Mr. Costobadie, el muy digno representante en el Ferrocarril de Sir G. B. Bruce, como Ingeniero Residente, le hubiera *proporcionado* plano alguno, pues él no tenía planos que proporcionar: como colegas que eran él y el señor Torres, éste se cogería de poder de Mr. Costobadie ese plano, *que era y es de la Compañía*. Si con ese retal hace tales aspavientos de lo que les va á servir en los trabajos ese *hallazgo*, ¿cuál no sería el tesón de este señor Torres por cogerse los planos completos de la Compañía?....

Falta, pues, á la verdad de modo evidente el Específico, al decir por la centésima vez que los Ingenieros de la Casa Punchard *copiaron servilmente* los planos que no hizo Mr. Jones, puesto que los están haciendo Duque y Acebedo, y cuando un retal plagiado á la Casa va “á prestar servicios importantes en los trabajos de reconstrucción, facilitándolo.”

Falta á la verdad cuando dice que Punchard & C.^o *pretendían hacerse pagar* £ 2,950 por los planos y perfiles que levantaron entre Puerto Berrío y Pavas. Esos trabajos tenían su precio fijado en la tarifa por el doctor Zapata y Mr. Bruce, empleados superiores del doctor Torres, y por esa tarifa había de pagarse el trabajo hecho, sin que Torres tuviera nada que ver con la fijación de precios; y si éste no quiso cumplir con su deber por suplantar á la Casa, al señor Cisneros y á todo el mundo con su famosa Gerencia, que reserve con pudor el comparar los planos y demás trabajos de los Spencer, Prettejohn, Mackenzie y demás empleados de la Casa Punchard con lo que hagan, llenos de buena voluntad pero faltos de experiencia y conocimientos, los jóvenes Duque y el ex-Ayudante de Torres, señor Acebedo, *que ni aun se graduó de Ingeniero*.

Aquí en Bogotá, donde conocen al señor Torres y le fían en los Bancos, con la firma de su papá ú otra abonada (es él mismo quien lo dice, aunque parece mentira), suenan muy mal esas pas-

marotadas que traga alelada y beata—como un murciélago fumando tabaco—la imponderable Junta. Aquí el pudor se impone con algo que dejan respirar á la prensa, y la verdad se abre campo, aunque ciertos propinadores de específicos (quién sabe por qué siniestro interés) traten de desviar la sanción pública, que debe recaer sobre los empleados infieles á su deber aceptado, á la verdad sagrada y á todo respeto humano.

“Al articulista de *Los Hechos* le perdono de todo corazón sus agravios.” Así dice el señor Torres al concluir. Pues bien, sepa él que su personalidad no importa nada, absolutamente nada para nosotros, y la hemos perdido de vista desde que hubimos de escribir sobre estos asuntos, de tanto interés y tanta magnitud para nuestra patria toda y para Antioquia, de quien somos hijos y servidores, en particular. Su burlesco perdón nos recuerda al portugués que se ahogaba en un río y le gritaba á un español que lo veía desde la barandilla de un puente: “Castegao, sácame de este río y te perdono la vida!...”

Marzo 26 de 1894.

II

El segundo *incidente* que aclara en su escrito último el ex-Ingeniero Oficial, señor Torres, es este: “El articulista (nosotros) se muestra enojado porque dije en alguno de mis escritos *que el capital de la Casa Punchard era escaso*. Ahora tengo más datos para confirmarme en esa creencia. Un amigo mío, que estaba en Londres cuando se empezó á hablar del contrato, y que estuvo tomando informes sobre el asunto, me dice que la Casa sí existe (!), *pero que es poco conocida*, y por consiguiente *de un orden muy inferior*.”

Si esto así, que ahora repite el señor Torres, fuera lo que él dijo, en publicación *oficial*, sobre la Casa contratista del Ferrocarril, su opinión no habría llamado la atención nuestra y la hubiéramos dejado correr como tantas otras del mismo magín. Pero lo que dijo el señor Torres (como puede verse en *El Ferrocarril de Antioquia*, cuya colección tenemos á la vista) fue esto muy diferente y muy absurdo: “La Casa Punchard no tenía fondos ningunos, pues se ha sabido á última hora que los con que se estaba haciendo el Ferrocarril, le eran suministrados (gratis?) por el *Westminster & London Bank*.”

Le hicimos ver desde entonces al ex-Ingeniero que ese arreglo con una entidad tan respetable como el Banco nombrado, *para ir suministrando los fondos que demandara la construcción de la obra*, era precisamente la prueba más palpable que podía darse de la potencia de la Casa constructora, y de que jamás faltaron fondos para el Ferrocarril, en la medida en que se necesitaron. Teniendo así la Casa fondos bastantes prevenidos para la obra, *no tenía afán* de lanzar al mercado el Empréstito que se la había “autorizado” á lanzar en nombre de Antioquia, hasta que ella, ella sola, creyera “oportu-

na" esa operación, según las voces terminantes del contrato, dentro de las cuales ella se mantuvo siempre, sin violarlo en una sílaba.

A la opinión del señor Torres y su amigo—algún asendereado viajero de esos que tienen que ocurrir al sereno del barrio para que los lleven á su hotel—les opónemos todas las opiniones oficiales y extraoficiales que á este respecto se tienen en Colombia, y muy particularmente la que tomamos del libro intitulado "Colombia en 1893," obra editada en Nueva York en el año próximo pasado, en la cual se trata extensamente de la Casa Punchard. En *Los Hechos*, número 39, se publicó un pasaje de ese libro, en que se enumeran las grandes y valiosísimas empresas de esa Casa, llevadas á feliz término en muchos países del antiguo y del nuevo Continente. Una Casa que, como allí se dice, tiene más de 40 años de existencia y ha ejecutado trabajos por más de 40 millones de libras esterlinas, no puede serles desconocida é insignificante sino al señor Torres Mariño y á su amigo, á quienes con buenas firmas de fiadores les dan "en los Bancos de Bogotá el dinero que necesitan *en la medida de su posición y sus negocios* (!)" (Véase el artículo del señor Torres en *El Telegrama*).

El ex-Ministro diplomático de la República en Londres, señor Angulo, dice á este propósito, y su voto quizá pueda competir con los específicos juicios que confutamos :

"Sobre la respetabilidad de la Casa Punchard, ningún inglés se habría dirigido á mí: todo el comercio de Londres, de Inglaterra, de Europa la conoce perfectamente. Cuanto al Gobierno de mi patria, que es quien hubiera podido hacerme preguntas á ese respecto, bastaba decir lisa y llanamente la verdad: *esa Casa es poderosa y respetabilísima*." (ACLARACIONES, página 23).

Sí, señor Torres: la Casa Punchard, Mc. Taggart, Lowter & C.^o, de quien usted es deudor—en la forma grave de pago de lo no debido, hecho por ella á usted—por la suma de \$ 2,600 que usted le tomó, del precio del contrato, sin derecho alguno, como sobresueldo á las £ 1,000 anuales que esa Casa le pagaba como Ingeniero Oficial; esa Casa, cuyos planos usted persiguió con tanto ahínco, esa Casa, señor, resultó ser basta de la raza de aquellos perros sobre quienes cierto mentecato ó demente arrojaba piedras para matarlos: **ESA CASA ERA PODENCO!** Si usted no les cogió horror á los prólogos, después del que le pensaba propinar á Longfellow, sírvase ver el prólogo de la segunda parte del Quijote y deducir la moraleja, besando luego esa tierra antioqueña, tan cara para sus hijos, á quien usted y un grupo de seis ú ocho compañeros han causado males tan grandes como los que acude ahora á reparar el señor Caro.

III

Trata de probar también el señor Torres (tercer incidente) que él le escribió á la Casa de Baldwin, constructora de locomotoras & materiales de ferrocarriles, no para insinuarse á ella como *compra-*

dor directo de tales materiales, sino en previsión de todo lo que pudiera suceder y para que los Contratistas no fueran á engañar á Antioquia con material rodante y demás accesorios de la vía, de mala calidad, contribuyendo así el señor Torres, “en la medida de sus fuerzas,” á que el Ferrocarril se construyera bien.

Una vez más tenemos que decir á este señor que su “aclaración” de este punto *no satisface absolutamente*. En primer lugar, á esas Casas no se les escribe *de bóbilis bóbilis* para que le ayuden á uno á llenar sus deberes en un empleo determinado de un Ferrocarril cualquiera. Para que ellas se desporrondingen dando datos y presupuestos de los que á la de Baldwin le pidió el señor Torres, se necesita que el demandante se insinúe ó se presente abiertamente como seguro ó siquiera probable *comprador*. Y esto fue lo que hicieron los Agentes de la Casa Punchard, con la verdad en los labios, y el señor Torres engañando á Baldwin y C^o, suponiéndose él títulos y empleos *que no tenía*. Reposan los comprobantes de este hecho en manos del señor Spencer, remitidos por la misma Casa americana, y obrarán como pruebas si al fin se constituye ese Tribunal Arbitral, ante cuyos asises espera la Casa Punchard confundir á sus detractores y expoliadores. . . .

El señor Torres, como Ingeniero Oficial del Ferrocarril de Antioquia, *no tenía facultad de intervenir en la compra de un clavo siquiera, ni de inspeccionar la más mínima libra de hierro ó de acero que para el Ferrocarril de Antioquia tuviera de emplear la Casa Punchard que contrató la construcción de esa obra*. La Casa compraba—de acuerdo con las Especificaciones del contrato—é inspeccionaban y mandaban pagar el Agente Oficial y el Ingeniero Consultor:

“Todos los materiales, máquinas, útiles, herramientas, enses, etc. que se requieran para el trazo, localización y construcción del Ferrocarril, serán de cargo de los Contratistas y *suministrados por ellos*. Lo mismo se estipula respecto de todos los materiales permanentes de la vía, *de las locomotoras, de los carros, de los coches, de los vagones, de los trenes y de otros cualesquiera materiales y cosas que se necesiten para el completo equipo y dotación del camino de hierro*.”

“Lo que se deja comprendido en la precedente enumeración y *que venga de naciones extranjeras* (como la donde tiene Baldwin sus fábricas), se ajustará á las Especificaciones anexas al presente contrato; *se acomodará en su cantidad, calidad y precio al presupuesto que de común acuerdo se redacte entre el Ingeniero Consultor, el Agente Oficial y los Contratistas, y será previamente examinado y aprobado POR LOS DOS PRIMEROS ó por las personas que éstos comisionen para el efecto y BAJO SU RESPONSABILIDAD*.”

“Dada la aprobación de que se ha hablado, el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial *librarán el correspondiente certificado, para que sea cubierto por los Depositarios de Londres ó de Medellín, según el caso*. . . . El certificado solamente se expedirá en vista del conocimiento de embarque para Colombia.”

Así de claro reza la cláusula XXIV del contrato de construcción, que es la pertinente en la materia. De manera que no le queda escapatoria al señor Torres: él no tenía funciones ningunas en el contrato que lo autorizaran para dirigirse á los señores Baldwin y C.^o de los Estados Unidos; por eso fue por lo que inventó y fingió—como lo expresan las cartas que tiene el señor Spencer—un empleo y carácter de que en absoluto carecía. Sólo mostrando en el contrato que le creó su empleo al señor Torres, alguna función, atribución ó facultad para comprar ó inspeccionar esos materiales, para aceptarlos ó rechazarlos, podría el señor Torres justificar su intencionada correspondencia á la referida Casa, suponiéndose una posición de que no estaba investido.

No puede pensarse que buscara por entonces una comisión, y por eso no se lo hemos dicho, por lo mismo que nada podía comprar, inspeccionar ó rechazar de todos los materiales extranjeros del Ferrocarril; pero lo que él dice de su *previsión*, que, como se ve, no puede justificar, pues él nada tenía que *prever*, eso sí nos afirma más y más—por ser confesión de parte—en que él *prevé* lo que ha sucedido, porque él contribuyó con su empleo á que sucediera: que se echarían abajo los contratos Punchard; se suplantaría á esa Casa con la socorrida Gerencia; se haría que la Asamblea diera al Gerente señor Torres Mariño, ex-Ingeniero Oficial, la expresa facultad de *comprar los materiales para el Ferrocarril*, y de este modo el yá Gerente señor Torres, reanudaría su correspondencia interrumpida con Baldwin y con quién sabe cuántos más... y ruéde la bola! Pero á ningún hombre honrado—aunque no sea específico—se le puede ofrecer un adarme de esa previsión, porque la rechaza; servirnos del mismo puesto que se confía á nuestra lealtad y capacidad contra el fin y objeto con que ese puesto se nos da y lo aceptamos, será lo que quieran el señor Torres y su inesperado padrino de *El Herald* X. Y. Z., pero no es de recibo en parte alguna, como yá el señor Cisneros se lo dijo al señor Torres.

Y precisamente ni aun la escapatoria de que el señor Cisneros *comisionara*, como decía el contrato, al señor Torres para que *examinara* y *aprobara* los materiales para el Ferrocarril, pues como lo dice el señor Cisneros, desde que él conoció al señor Torres Mariño, lo trató en Barrnquilla, tanteó sus capacidades y comprendió la manera como procedía, no vaciló aquel ingeniero distinguido, y probó caballero, *en pedir al Gobierno la separación inmediata del señor Torres del empleo de Ingeniero Oficial*. De suerte que el señor Cisneros no hubiera ocupado á su subalterno en comisión alguna en que la responsabilidad científica ó moral de aquel señor quedara ó pudiera quedar pendiente, según el contrato lo requería. El contrato, previsor y concatenado hasta no más, estableció como subalterno del señor Cisneros al señor Torres, para que éste, dependiendo del Gobierno al mismo tiempo y con residencia sobre el terreno de la vía en construcción, midiera el trabajo ejecutado en ella, de acuerdo con el Ingeniero Residente, inspeccionara los materiales

paisanos del señor Torres, como traviesas, adobes, etc., y para que de acuerdo con los Contratistas regularizara el tráfico. Estas funciones no las quiso llenar el señor Torres, porque le imponían desagradable residencia en la línea, y porque eran ocasionadas á que se le “tendieran lazos á su reputación.” La cláusula XXIV, copiada, dejó en libertad, como se ha visto, al Agente señor Cisneros para comisionar á personas de su confianza, bajo su responsabilidad expresa, á fin de examinar y aprobar los materiales *extranjeros* cuando él y su insigne colega Sir G. B. Bruce, no pudieran hacerlo personalmente. Previó el contrato que, si por cualquier motivo, el Gobierno nombraba de subalterno á un incapaz, ése no pudiera comprometer la responsabilidad de su superior ausente.

Concluye este “incidente,” el ex-Ingeniero, afirmando que el señor Spencer—por error ó para engañar á Antioquia—(como si no estuvieran ahí el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial y la letra de las Especificaciones) había pedido á Baldwin datos sobre una locomotora para 40 toneladas de peso *bruto*, y no de peso *útil* ó libre, como las Especificaciones las imponían; y que Baldwin le informó al señor Torres; hombre feliz! que para el caso cada locomotora debía tener 70 toneladas de peso bruto.

Otra invención del señor Torres; quien, no habiendo podido entender las Especificaciones del contrato, no supo dar á los señores Baldwin datos ciertos y los hizo trabajar en balde, diciéndoles que la línea era de 4°10 en toda su extensión; que las locomotoras debían recorrer 25 millas por hora, no siendo sino 12½, etc. etc.

Cuando la Casa americana obtuvo los datos de Punchard & C.º, les contestó:

“Hemos recibido su favorecida de 7 de Septiembre, y hemos demorado su contestación hasta que pudiéramos *decidir acerca del tipo de locomotora que ustedes nos piden para la obra de Antioquia.*

“La máquina que necesitan ustedes, *según LOS DATOS QUE NOS HAN SUMINISTRADO*, es una locomotora para cremalleras, que pueda conducir 40 TONELADAS DE PESO ÚTIL, en pendientes de 8°10, con curvas de 300 pies de radio y de una velocidad de 7 millas por hora (en las pendientes de 8°10) y en curvas de 231 pies de radio y 4°10.

“Para llenar estas condiciones, la máquina debe pesar sola 41 toneladas, y los carros 30, que podrán conducir un peso útil de 40 toneladas.”

Estas cartas autógrafas de la Casa Baldwin están en poder del señor Spencer y se verán á su tiempo originales.

La Casa Punchard no andaba por desechos en sus trabajos en Colombia, y su práctica como constructora la ponía á cubierto de las infidencias del señor Torres.

Luego la correspondencia del señor Torres con Casas extranjeras, no tiene honrosa explicación en esta vez, mientras las cosas se llamen por su nombre y subsista la letra de los contratos Punchard, bajo los cuales él escribía y se presentaba. No hay tu tía.


Marzo 31 de 1894.

IV

Hay un ariete más terrible y más eficaz
que la calumnia: la verdad.

F. C. JOLY.

El ex-Ingeniero señor Torres Mariño sabe que él es su mejor Juez, y por ende, dónde el zapato le aprieta de un modo menos agradable; por eso en los cargos que él cree veniales, tocantes á su conducta como ex-Ingeniero Oficial del Ferrocarril de Antioquia, ha respondido con aquella “moderación” que yá le ensaizó *El Correo Nacional*. Ahora vamos á verlo fuera de sí “aclarando” este cuarto incidente, que yá no toca á su capacidad profesional sino á la alteza de su honra personal y á la dignidad de su carácter; pues él habla aquí de *bajeza* y *humillación* suyas, si es cierto que se presentó á Medellín á pedirle dinero al Agente de Punchard y C^a, como es la verdad, y vamos á probárselo por la tercera ó cuarta vez. Ante todo, copiemos al señor Torres:

“Paso al más singular de los cargos que me hace el articulista. Cuando se trató de comprar los muebles y útiles para mi oficina de Ingeniero Oficial, manifesté al Agente de los Contratistas, señor Spencer, movido por un sentimiento de delicadeza, que era mi deseo que las compras se hicieran por él ó sus empleados, y no por mí, en lo cual convino. Con el certificado que el mismo señor Spencer firmó, en su calidad de Ingeniero Residente, *habría podido yo recibir el dinero de los Depositarios, y hacer las compras yo mismo*; me pareció, como he dicho, *más delicado* lo otro: quería que el señor Agente viese que el dinero se empleaba bien. De acuerdo con mi deseo, las compras se hicieron por empleados de la Casa Punchard & C^o; en mi poder están los recibos dados á la Casa por los vendedores; luégo el señor Agente presentó una cuenta que se cubrió con dinero suministrado por los Depositarios, es decir, con dinero del Gobierno de Antioquia. Y esto es lo que ahora se interpreta diciendo que yo **PEDÍ DINERO AL AGENTE de Punchard & C^a**, y que el me lo proporcionó. Bien sé que nadie que me conozca puede creermelo capaz de una bajeza tal como la de pedir dinero al Agente de los Contratistas, á quien apenas conocía yo y de quien iba á ser, hasta cierto punto, FISCAL. Por eso no había querido antes defenderme de tan ridículo cargo, ni mencionarlo siquiera. No quería tampoco decir, como digo ahora, que á nadie jamás en mi vida le he pedido por favor dinero. Autorizo al articulista y á todo mundo para que pregunte en los Bancos de Bogotá si tengo ó no crédito en ellos; si con la firma de mi padre ó de alguno de mis hermanos puedo obtener ó no el dinero que necesite en la medida de mi posición y de mis negocios; de ahí podrán inferir si en caso de haber necesitado yo dinero, habría tenido que ir á pedirlo al Agente de Punchard & C^a.  Y suponiendo que yo hubiera pedido ese dinero, ¿dónde estaría la hidalguía del que luégo me sacara á la cara esa HUMILLACIÓN?”

Escrita en papel de propiedad de Punchard & C^a y en la misma oficina de Mr. Spencer, está la nota que se reproduce en seguida, toda de puño y letra de Rafael Torres Mariño :

“*Ferrocarril de Antioquia.—Oficina del Ingeniero Oficial.—Número 1.º—Medellín, Marzo 2 de 1893.*”

Señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^a—E. L. C.

Muy señores míos :

Para la instalación de mi oficina necesito hacer gastos por ciento cincuenta pesos.....\$ 150

Para comprar dos mulas que sirvan para mis viajes, los de mi ayudante y mi sirviente, trescientos cincuenta pesos..... 350

Suma.....\$ 500

Necesito, además, para gastos mensuales, como Ingeniero Oficial :

Sueldo del Ingeniero ayudante con sus gastos, doscientos cincuenta.....\$ 250

Sueldo del sirviente, con sus gastos, treinta y cinco..... 35


Quido de las bestias..... 25

Alquiler de local para la oficina..... 20

Gastos de escritorio..... 20

Suma total mensual.....\$ 350

Soy de ustedes atento, seguro servidor,

 RAFAEL TORRES MARIÑO.”

La nota preinserta la escribió el señor Torres en el escritorio de Mr. Spencer, acabando de llegar aquel señor á Medellín y como *primera providencia* de su empleo de Ingeniero Oficial, y fiscal, en parte, de los señores Punchard y C^a

Antes de proseguir, tenemos que recordar que el señor Torres contrató *aquí en Bogotá*, con el Ministro de Fomento, apoderado del Gobernador de Antioquia para el efecto, y con la aprobación de Mr. Ridley, Agente de Punchard y C^a, sólo para la cuantía del sueldo fijado, ejercer las funciones de Ingeniero Oficial del Ferrocarril de Antioquia todo el tiempo necesario, conforme al contrato de construcción, y por la suma líquida y UNICA de £ 1,000 anuales, pagaderas mes por mes. Pero ese contrato, celebrado aquí en Bogotá de un modo tan raro (pues el Gobierno de Antioquia no conocía al señor Torres ni jamás pensó en él para tan delicado puesto), ese contrato *no era conocido por el señor Spencer*, ni por el mismo Gobierno de Antioquia, cuando el señor Torres llegó á Medellín.

El señor Torres se presentó á pedir, no al Agente, sino á los señores Punchard & C^a directamente, esos \$ 850, de buenas á pri-

meras y sin derecho alguno. Al Agente, señor Spencer, lo sorprendió, como vamos á verlo, este pedido, no por su ilegalidad (que él le dio crédito á la palabra del señor Torres, quien afirmaba tener derecho á ese sobresueldo), sino *por ser hecho á Punchard & C^a, á quienes iba á FISCALIZAR el señor Torres*, y no á los Depositarios del Ferrocarril, que manejaban los fondos, ó al Gobierno de Antioquia, cuyo empleado era el señor Torres.

El señor Torres Mariño llegó á Medellín el 26 de Febrero de 1893; al otro día, 27, se presentó al señor Spencer á pedirle dinero en la forma indicada; el señor Spencer *se negó á darlo por lo pronto*—haciéndonos notar con digna sencillez á los que estábamos allí con él, Luis G. Johnson, Arturo Rivera y Antonio José Restrepo, la *inconveniencia* de darle dinero así á un presunto fiscal de la Casa. (Esto lo jurarán á su tiempo los señores citados). Al día siguiente, 28 de Febrero, obsesionado el señor Spencer por los continuos envites del señor Torres, puso á Bogotá el siguiente telegrama, que corre en el folio 264 del libro respectivo, de donde lo tomamos :

“ Santiago Pérez Triana.—Bogotá.

“ Have you copy of agreement made with Cisneros as Official Agent. Must we pay all or any of official engineers office expenses.

SPENCER.”

Traducción : “¿ Tiene usted copia del contrato hecho con el señor Cisneros como Agente Oficial ? ¿ Debemos nosotros pagar todos ó cualesquiera gastos *de oficina al Ingeniero Oficial* ? ”

Para el 2 de Marzo siguiente, fecha de la nota preiuserta del señor Torres, como el señor Pérez no hubiese contestado, y las instancias del señor Torres se reiterasen con la urgencia de un parto, aconsejámos nosotros, como amigos de este señor, cuya palabra teníamos en estima, que se le diese la orden de pago, sin perjuicio de consultar con Mr. Ridley (como se hizo luégo) y estudiar, cuando se le tuviese, el contrato del señor Torres, á ver si era cierto que tal sobresueldo se le debía.

Entonces el señor Spencer le puso al señor Torres esta nota oficial :

“ Medellín, Marzo 2 de 1893.

“ Señor Rafael Torres Mariño, Ingeniero Oficial.—Presente.

“ Acabamos de recibir su atenta de hoy, y examinada, tenemos el gusto de comunicar á usted que damos nuestra aprobación, tanto á la suma que usted cree necesaria para instalar su oficina, como á (la) que necesita mensualmente para gastos.

De usted seguros servidores,

P. P. PUNCHARD, MC. TAGGART, LOWTHER & C^o,

S. T. SPENCER.”

A este oficio acompañó el señor Spencer otro para los Depositarios, encareciéndoles que pagaran eso al señor Torres “como mejor les fuera posible.” Creía el buen inglés—cuyo altísimo carácter, verdadera delicadeza y exquisita cultura han desconocido y vilipendiado los truchimanes de la gran *farsa* antioqueña sobre Ferrocarril;—creía el buen inglés, decimos, haber salido así de las exigencias del señor Torres Mariño. . . . Pues no, señores: y antes de que sigamos el curso de esos \$ 850, vengamos á otro “incidente” del mismo jaez, pero más claro en su ilegalidad, si ello fuera posible.

Conseguida aquella suma de adehala al sueldo de £ 1,000 anuales que la Casa le pagaba, la emprendió el señor Torres para hacerse pagar *un sueldo que no había devengado*, pues él no tomó posesión del empleo en Bogotá. En efecto, no sin dificultad, y siempre bajo su palabra, le sacó á Mr. Spencer esta otra nota para los Depositarios, la cual está *de puño y letra del señor Torres* en el folio 270 del libro copiador de Punchard & C^a. Dice así:

“Ferrocarril de Antioquia.—Oficina del Ingeniero Oficial (*era la de Mr. Spencer y en su propio papel*).—Libranza número 1.º—Medellín, Marzo 1.º de 1893. (Hubo alteración de fecha, para *no perder* el día 1.º de Marzo.—Sírvanse ustedes pagar al señor RAFAEL TORRES MARIÑO el valor de su sueldo *del día 20 de Febrero inclusive* al día último del mismo mes, de acuerdo con su contrato (?), como Ingeniero Oficial.—RAFAEL TORRES MARIÑO.—C. T. Spencer, Ingeniero Residente.”

El señor Torres guardaba su contrato como oro en paño, y Mr. Spencer le firmaba, *en confianza*, cuanto su fiscal exigía.

Ahora sí comienza Cristo á padecer. Es el caso que los Depositarios no tenían dinero contante, que era lo que el señor Torres necesitaba, sino libranzas contra los rematadores de la Renta, las cuales no vencían hasta el 1.º de Abril futuro, ¿y qué iba á hacer el ex-Ingeniero con esos papeles?

Aquí es donde entra *el sentimiento de delicadeza que movió al señor Torres*, según lo dice en *El Telegrama*, para que el señor Spencer ó sus empleados *hicieran las compras* del mobiliario y mulas que necesitaba el señor Torres. . . . ¡Oh dichosos mil veces los ingleses que tienen copiadores de correspondencia que exhibir en un caso como éste! Y ¡ay de los temerarios como el ex-Ingeniero, que no tienen en cuenta los rastros de sus BAJEZAS!

El señor Torres Mariño fue á los Depositarios con sus cuentas de cobro, pero se encontró con que no había dinero! ¿Qué hacer? Vuelta á la casa de Mr. Spencer á *pedir ese dinero* de que carecían los Depositarios de Antioquia. Vuelta al Gobierno de don Abraham García á que diera él ese dinero. Vuelta á ese Gobierno (que no lo daba) á que urgiera á Punchard & C^a á que lo dieran. Todo se puso en juego, á todo se ocurrió: la situación era grave, pues los Bancos de Bogotá, donde se tenía el crédito, no estaban en Medellín. . . .


Un día de afanes había pasado. Estábamos á 3 de Marzo y el dinero no parecía. Los pagarés ó libranzas en que los Depositarios

habían pagado no tenían valor de billetes de Banco en la plaza de Medellín. ¿Qué hacer? Instar á los Punchard & C^a á ver si al fin consentían en tal “bajeza y humillación.”

Movido el señor Spencer por su natural repugnancia á iniciar relaciones con el señor Torres obligándolo más y más, se dirigió á los Depositarios así (folio 276 del copiador):

“Marzo 3 de 1893.

“Señores Depositarios del Ferrocarril de Antioquia.—Presentes.

“.... Respecto de su oficio de ayer, he notado que ustedes pagaron al señor TORRES MARIÑO en pagarés, lo que creo fue la mejor manera de hacerlo. De acuerdo con las cláusulas XXII y XXIII del contrato,  es perfectamente claro que el señor Torres *depende* del Gobierno del Departamento, y por tanto *es éste* quien debe descontar los pagarés.”

“Si no se pudiere conseguir quien descuenta estos pagarés, yo lo haré; PERO NO ACONSEJARÍA Á USTEDES ESTE PROCEDER.

“De ustedes atento, seguro servidor,


“P. P. Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o,

“C. T. SPENCER.”

Y no contento con esto—que ya excusaría la condescendencia de Mr. Spencer á las exigencias del señor Torres—todavía vaciló mucho el caballero inglés en dirigirse al Gobierno dándole cuenta de lo que pasaba. Pero el señor Torres urgía y redoblaba sus viajes de la Gobernación á Villanueva—barrio donde vivía el Agente de los terribles Punchard & C^a.

Con la misma fecha 3 de Marzo hallamos en los papeles que tenemos á la vista, la carta siguiente :

“Mi estimado señor Spencer :

El Gobernador me manifestó que se dirigiría á usted sobre el asunto del pago que se me debe hacer á mí, *siempre que usted le dirigiera antes al Gobierno una nota ó carta sobre la cuestión*, pues de otra manera no tenía el Gobierno motivo ó causa para dirigirse á usted sobre este punto.  Le suplico me diga si usted tiene intención de enviar al Gobierno carta ó nota sobre esto.

Su amigo y servidor,

RAFAEL TORRES MARIÑO.

Medellín, Marzo 3 de 1893.”

Ante esta nueva súplica (la “denda que se encorba y se hace súplica, me aflige hoy,” decía Federico Jaramillo Córdoba á unos amigos suyos en cierta cuita); ante este nuevo aguijonazo, el señor Spencer se dirigió al Gobierno así (folio 280 del copiador):

“ Marzo 3 de 1893.

“ A Su Excelencia don Abraham Garcia, Gobernador del Departamento de Antioquia.
Presente.

“El Ingeniero Oficial *del Gobierno* ha hecho su libranza de pago y la presentó á los señores Depositarios.

“ Estos caballeros han cubierto esta libranza *de la única manera posible*, dando pagarés contra rematadores de la renta de licores.

“ El señor Ingeniero Oficial *desea cambiar estos pagarés por dinero y me ha suplicado los tome en cambio*.

“ Creo que *no me corresponde hacer esto*. El Ingeniero Oficial *depende*, de acuerdo con la cláusula XXII, del Agente Oficial *y del Gobierno*; de manera que en mi opinión es á éste último á quien corresponde hacer este cambio.

Si por alguna razón no conviniere al Gobierno hacer esto, yo recibiré estos pagarés del Ingeniero Oficial, *dándole dinero en cambio*;

PERO CREO QUE DEBO SER LA ÚLTIMA PERSONA QUE EFECTÚE ESE CAMBIO, pues sería demasiado ‘CURIOSO’ el avanzar yo dinero al Ingeniero Oficial del Gobierno.

“ De Su Excelencia atento seguro servidor,

“ P. P. Punchard & C^o

“ O. T. SPENCER.”

Esta dignísima nota de Mr. Spencer, que muestra bien la clase de empleados que mandó la Casa á Colombia, incapaces todos de la más mínima “evolución,” fue contestada así:

“ *República de Colombia.—Departamento de Antioquia.—Secretaría de Hacienda.—Sección 3^a—Número 5,874.—Medellín, Marzo 3 de 1893.*

“ Señor C. T. Spencer.—Presente.

“ El señor Gobernador se ha impuesto en el contenido de su atenta carta oficial de esta misma fecha, en la cual se sirve usted darle cuenta *de los pasos dados á efecto de pagar su asignación al Ingeniero Oficial*.

“ El señor Gobernador me ordena decir á usted, en respuesta, que el Gobierno *no tiene ingerencia en el asunto*, TODA VEZ QUE HA LLENADO SUS COMPROMISOS Á ESTE RESPECTO, pero sin desconocer por esto *lo correcto* de su procedimiento enunciado en la atenta carta que contesto.

“ Con toda consideración, etc., de usted atento seguro servidor,

“ ABEL GONZÁLEZ.”

Esta evasiva nota pinta al Gobierno que la escribió tál como fue en los 8 meses que duró el contrato: en nada tenía ingerencia,

estaba cohibido por el señor Torres, que diz que gozaba de altas influencias (como luégo lo demostró) y no se atrevía en ningún asunto la entidad departamental á resolver nada á fondo. ¡Yá había llenado todos sus compromisos! ¡Cuáles compromisos llenó en el incidente provocado por su empleado el señor Torres, falto de dinero al llegar á Antioquia? Ningunos! Otro Gobierno libre hubiera notado lo “curioso” del incidente, que irónicamente le mostraba el leal inglés; y, ó le da el dinero al señor Torres, ó le da el consejo de que no solicite nada con *súplicas* del “enemigo común,” como todos ellos trataron á los señores Punchard & C^o desde que los sacaron de su oficina en Londres.....

Los compromisos cumplidos á que embozadamente se alude en el oficio, eran el depósito de los \$ 500,000, papel, en manos de los Depositarios; papel mojado, que no vencía al comenzar el contrato y que de nada le servía á la Casa, ni para el empréstito, ni por el momento para el señor Torres. Como yá se dijo en otro escrito, los del gobierno creyeron que con haber depositado las libranzas de la renta habían hecho todo lo que por los contratos debían.

Cansado al fin el señor Spencer de luchar en defensa de la dignidad de la tierra que pisaba y de los empleados que habían de fiscalizarlo, dio el dinero para el mobiliario, mulas y demás cosas del señor Torres, para que se lo volvieran algún día los Depositarios, como al fin sucedió, en parte mínima. El señor Torres siguió cobrando un sobresueldo indebido de \$ 350 mensuales, que ascendió á \$ 2,600 hasta el día en que el señor Spencer, en vista de su contrato, que al fin logró conseguir en copia, puso fin al cuento y cuenta con un “no más,” tan correcto como cortante, quedando en pie el pago de lo no debido.

El señor Torres dice que no hay hidalguía en *sacarle á la cara* estos hechos. Hoy yá toda Antioquia puede valorar los procedimientos de Punchard & C^o y los de sus detractores y expoliadores. *La farce est jouée*: yá la comedia se acabó; los reyes y los galanes de ella se van ó los vamos despojando de sus coronas de oropel y de sus cetros de latón: los espectadores que pagaron y están pagando la entrada, pueden juzgar, y hasta los que la ven de gorra tienen voto, puesto que tienen cabeza. ¡Echarle á la cara sus procederés al señor Torres! ¡Y á dónde quiere que se los echemos?

—En una tertulia casera jugaban juegos de prendas cierta noche varias señoritas y unos señoritos. A la más tonta de todas le tocó la penitencia de decirle *un favor y un disfavor* al cupido que más le guiñaba el ojo. “—Joven, le dijo: usted es prologuista, pero es jorobado.”

—Señorita, respondió el mastuerzo: los defectos de uno no se le echan á la cara.... —Por eso, insistió la muchacha, Dios le echó el suyo á las espaldas.

Cada uno es como Dios lo hizo, en efecto, y cada uno da de lo que tiene: por sus frutos los conoceréis, dijo el Redentor Jesús. Por eso don Francisco J. Cisneros, honra de la ingeniería y de tantas

cosas más en la tierra colombiana, en Cuba, en los Estados Unidos y en Inglaterra también, se portó, en un caso parecido al del señor Torres, de un modo tan distinto, de un modo tan decente. Vamos á probarlo.

El señor Cisneros fue nombrado por el Gobierno de Antioquia Agente oficial en Londres, como colega de Sir G. B. Bruce, Ingeniero Consultor, y para que fiscalizara, en su puesto, lo que hicieran Punchard & C.^o, contratistas del Ferrocarril de Antioquia. Pues bien: el señor Cisneros, que á pesar de todas las calumnias y gaza-pos que han propalado contra él los tontos y los pillos, está pobre, de honrosa pobreza, necesitaba para trasladarse á Inglaterra á ejercer su empleo, alguna muy exigua suma como viáticos á buena cuenta de su sueldo futuro. ¿Qué hizo el señor Cisneros? Se dirigió *al Gobierno de Antioquia* manifestando la situación en que se hallaba y solicitando el auxilio. El Gobierno de Antioquia—por cualesquiera motivos—no dio el anticipo en cuestión, pero sí se dirigió al Agente de Punchard & C.^o para que ellos lo dieran. Mr. Spencer escribió con tal objeto á los Agentes de la Casa en Barranquilla, dando orden de que pusieran á disposición del señor Cisneros la suma de \$ 2,000, que era la que él necesitaba. Los Agentes de la Casa en aquella ciudad avisaron la orden que tenían al señor Cisneros; pero este empleado dignísimo SE NEGÓ ROTUNDAMENTE Á RECIBIRLA, por cuanto,—dijo—“jamás, en ningún caso aceptaría el más mínimo favor de los Contratistas, á quienes él debía en mucho fiscalizar.”-----

¡¡ Y sin embargo, en Antioquia el señor Torres Mariño fue “salvador” cuando el señor Cisneros era tenido como cómplice complaciente de Punchard & C.^o en el plan hermosísimo de arruinar á la tierra de Córdoba !!!

Convengamos reverentes en que el Tiempo y la Verdad son buenos amigos, y en que los mercaderes y usureros, que suelen tener buen olfato para atrapar moscas y matar muertos, suelen tener también los sentidos embotados y el pulso saltón cuando les toca, por los vaivenes de la fortuna, tratar con gente decente en cosas grandes.-----

Esperemos, en tanto, con filosófica fe: como la pluma no se nos caiga de la mano, y el tiempo y la imprenta nos presten su lengua viva, toda la matracalada de farsantes pasará por la ordalía de la vergüenza pública. Los documentos nos abundan.

Bogotá, Marzo 31 de 1894.

* * *

COLILLAS

Mientras el ex-Ingeniero Torres Mariño vuelve en sí de nuestros últimos artículos y reintegra á la Casa Punchard los \$ 2,600 que le tiene guardados en su gerencial bolsillo, y prueba que no son auténticos y de clavo pasado los documentos de su puño y letra que

le publicámos en ese artículo y que él se anticipó á calificar de “humillación” y “bajeza” tuyas el haberlos escrito; mientras tanto, decimos, vamos á echarle en cara estas inocentes colillas:

Sistema métrico. Siempre progresista y entusiasta por todo lo de la endemoniada Revolución Francesa, el señor Torres Mariño propuso ante la Junta de la Ordenanza número 4, que todos nuestros lectores conocen, el siguiente magistral adefesio:

“IX. El mismo señor *Gerente* (Gerente y Torres Mariño, han entrado al diccionario de sinónimos como *sabio y docto*), propuso: ADÓPTASE en los trabajos de la Empresa (el Ferrocarril de Antioquia) *el sistema legal de PESAS Y MEDIDAS.*”

Como todo mundo sabe, el sistema legal de pesas y medidas es el sistema métrico decimal francés; pero como *todos los trabajos del Ferrocarril* se han hecho, desde el señor Cisneros hasta la Casa Punchard, inclusive el señor Jónes, por el sistema inglés; resulta que el señor Torres quiso de una sola plumada echar abajo todo cuanto allí se ha hecho por el sistema inglés de *pies y yardas*, probando de ese modo que no hay tales planos ni trabajos del señor Jones; ó que Torres Mariño no sabe qué sistema de pesas y medidas rige en el país !!

Cómo será el buen Gerente, que el Presidente de la Junta (Miguel Vásquez), sin duda como recuerdo de su gerencia bancaria, le corrigió á su ídolo así: “Suspéndase lo que se discute hasta que se haga el nombramiento de Ingeniero en Jefe en propiedad;” lo cual también es una inocentada, pero no un adefesio del calibre de lo otro; pues aun nombrando de Ingeniero en Jefe al mismo inventor del sistema métrico, tendría que seguir el sistema yá usado en el Ferrocarril, so pena de perder todo lo hecho en veinte años por Cisneros, Dogherty, Jones y Spencer. A menos que sea que Torres Mariño crea que se puedan alterar, como quien le recorta la cola á un rocín, las medidas sobre que se basaron los planos y perfiles de esas obras.

¡Y este hombre se ha entrado á Antioquia como á tierra de beocios! ¡Cómo se ríen yá allí de estas cosas los que no tienen vendido su criterio por juramento de amor propio y complicidad en planes proditorios! ¡Qué opinan los Ingenieros de la escuela González Vásquez de esta proposición sobre *sistema métrico*?* Hasta mañana.

* Véase el número 30 de *El Ferrocarril de Antioquia*, Medellín, 27 de Febrero de 1894, ACTA de la sesión del día 17 de Enero. No se crea que levantamos testimonios al esclarecido Ingeniero militar de Cúcuta.

(N. DEL A.)

!!! SEISCIENTOS TREINTA Y UN TRABAJADORES EN LOS PATIOS (?) DE
PAVAS Y PUERTO BERRIO !!!

“Tántas idas
Y venidas,
Tántas vueltas
Y revueltas,
.....
¿Son de alguna
Utilidad?”

Entusiasmados sin duda los tres señores de Medellín que forman allá la “Junta directiva del Ferrocarril de Antioquia” con la proposición de su Gerente, el señor Torres Mariño, para que se adopte en los trabajos de la Empresa *el sistema legal de pesas y medidas*, echando á perder así de un tirón cuanto en esa obra se ha hecho en 20 años ; * entusiasmados con eso, mandan ahora publicar á són de bombo *que tienen 631 peones trabajando en la línea, desde el patio de Puerto Berrío hasta Monos en el rio de Nus, fuera de Ingenieros, Directores, sobrestantes, ayudantes, maquinistas, etc. etc.* Esto es como quien dice : *res, non verba* : al desprestigio que pretenden echar sobre nosotros y nuestro Gerente, respondemos con esa andanada de . . . GASTOS INFRUCTUOSOS Y BALDÍOS, como vamos nosotros á probar que son los que se están haciendo ahora, en cuatro palabras, que quizá sirvan de algo á ese pueblo exhausto y hambreado de Antioquia. Para esta prueba recurrimos al mismo periódico de la Junta, *El Ferrocarril de Antioquia*, página 170, informe del Ingeniero en Jefe, F. Botero, á la susodicha Junta, fecha 17 de Febrero de este año.

Dice allí el señor Botero, que sí es honrado y es Ingeniero de Troy :

“Debo informar á la Junta *que se carece de los planos y perfiles INDISPENSABLES para llevar á cabo la obra del Ferrocarril*, y es necesario pensar en obtener *esos datos técnicos*” ANTES DE EMPRENDER TODO TRABAJO DE RECONSTRUCCIÓN.

“ . . . Todos los esfuerzos deben contraerse en establecer un cuerpo de Ingenieros al mando de un Jefe de habilidades y experiencia reconocidas (que no somos ni yo ni Torres Mariño, parece decir el ex-consejero), á hacer los *planos y tomar en el campo los datos técnicos* QUE SON EL FUNDAMENTO DE TODA OBRA DE INGENIERÍA.”

Esto que dice el señor Botero (que yá se separó de la “farsa” con renuncia irrevocable) lo comprende un topo, pero no lo entiende un zorro. Como Torres Mariño sostuvo que Mr. Jones había hecho planos de la línea, planos que diz que la Casa Punchard había *copiado servilmente* ; como la Casa tiene en su poder sus planos y

* El autor demostró por extenso en *El Telegrama*, en qué consistía la enorme ignorancia que esa proposición de cambio de sistemas envuelve, si en efecto hay planos algunos que hayan de trasladarse al sistema legal. Como luego aprobaron la proposición del bienaventurado Gerente, se probó así hasta más no poder que lo de la copia servil era un embuste, pues no había planos ningunos qué copiar ; y para levantar los nuevos sí era lo mismo en un sistema que en otro.

demás trabajos técnicos completos, y le dejó al Gobierno los esbozos de trazo que ideó Mr. Jones, Torres Mariño no quiere confesar su enredo y por eso pone á trabajar sus 631 obreros *deum de deum*, á salga lo que saliere, sin plan ni concierto, sin planos ni perfiles que, como dice Botero, son el fundamento *sine qua non* de toda obra de Ingeniería.

¡ Pero á él qué le importa ese desbarajuste, ese desconcierto y ese gasto ingente é infructuoso del dinero de un pueblo angustiado? Nada. Como yá se lo dijeron en artículo que aquí reproducimos (Memento Homo), “gane él sustancioso sueldo por estar sentado en Medellín publicando artículos sobre *descuento por dentro y descuento por fuera*, que Antioquia perderá y pagará cualquier cosa, *pero antes de todo*, el señor Torres habrá cobrado hasta el último centavo de sus sueldos de hoy, de su contrato de ayer, y cerca de 3,000 pesos que por descuido ó desmedida confianza de los Contratistas y por paternal condescendencia del Gobierno, COBRÓ INDEBIDAMENTE, Y CON INMEDIATO PERJUICIO DE LOS FONDOS DEL FERROCARRIL, descontados por dentro y por fuera con esa operación.”

Nada, pues, le dice de consolador al público de Colombia, ni mucho menos al pueblo que administra don Miguel Vásquez, el aviso ó nota oficial que publica *El Telegrama*, sobre los 631 trabajadores del novísimo Gerente. Al contrario, un cálculo somero mostrará que las Libranzas de la Renta de Licores, que aseguraban el contrato Punchard, y que en Octubre del año próximo pasado *arrebató íntegras á los Depositarios* el Gobierno del señor Vásquez, yá se habrán dilapidado estérilmente (para el Departamento) en las idas y venidas, trotes y galopes del Gerente Torres y de la Junta angélica.

631 peones en la línea ganan (incluyendo lo que se coman y unos con otros, por lo bajo) 631 pesos diarios, ó sea, 18,930 pesos mensuales. El Gerente gana 650 mensuales fuera de sus mulas de marrras, sus ayudantes, sus tenedores de libros (por partida doble) y sus edecanes. La Junta (3 miembros) cuando viajan, á 15 pesos diarios; cuando se están quedos, á 5 pesos; el Ingeniero en Jefe ganará á 500 pesos por lo menos, yendo á la zaga del Gerente; el Administrador del Ferrocarril, 300; el Contador Cajero (diferente del Contador de la Gerencia que gana 100 pesos) 200 pesos; los Ingenieros, Jefes de Sección, á 230; los Ingenieros, Ayudantes, á 160; los Contratistas de provisiones, los de traviesas, ladrillos, “cimentos hidráulicos,” etc., etc., etc.; todo eso, debe redondear un derroche diario y mensual que consumirá los 500,000 pesos de las Libranzas

“Como el mecho de un candil
Un ventarrón gerencial.”

De que se sigue que el “laborioso” pueblo antioqueño está tan bien hallado ahora, en lo que atañe á su Ferrocarril, cual era de esperarse, dada la manera como sus gerentes le han agenciado sus fondos.

Nos consuela una idea, eso sí: en cuanto ese pueblo lea un te-

legrama sobre el alza y baja de las letras, que el Gerente Torres le puso al señor J. Argáez y que éste publicó en su yá provecto diario, * aquel pueblo se confortará más y más en sus labores, sabiendo que *las letras van á bajar en este ciclo de crédito* que ahora atravessamos. El modo de llegar á la baja es el que no sabemos, pero nos lo imaginamos : con que la Junta Ferroviaria *adopte el sistema monetario de los indios* (granos de cacao) cuando adopte el *sistema revolucionario métrico francés* para los planos del Ferrocarril, si todos no quedamos ricos y cambiando á la par bostezos por suspiros, será porque Dios nos ha dejado de la mano y los gerentes bancarios y ferrocarrilescoes se están burlando de Antioquia. “Sospechamos que tiran bodoques,” como dijo un catedrático al sentir un *tozazo* en la nariz. . . .

* * *

¡¡ 12,000 DUKOS EN ORO Y POR AÑO!!

No hay duda que el Gerente y la Junta del Ferrocarril de Antioquia, al poner en movimiento la balumba de peones, ingenieros, sobrestantes y agentes de que ayer hablámos, y que ellos, á són de bombo, han anunciado, llevan en mira hacer alharacas ante el público expectante y descorazonado, así cual el cínico Diógenes arrastraba su tonel de abajo á arriba y de arriba á abajo, sin tón ni són, mientras obreros y arquitectos inteligentes y sinceros se ocupaban en reedificar á Corinto, destruída poco antes. A menos que no sea que quieran hacer valer la renta de licores de Puerto Berrió, como tenemos datos para suponerlo.

Dimos la prueba de nuestro aserto transcribiendo las opiniones científicas del ingeniero de Troy (no confundir con troy. . . .troitrolera), que le demostró á la Junta la carencia de planos en que está el Gerente y la necesidad de comenzar á levantarlos antes de emprender trabajos manuales de reconstrucción, so pena de perder tontamente *todo el dinero que se gaste en ese imbroglío en que Dios colocó á los gestores de tan desgraciada empresa.*

Hoy nos ha llegado el número 31 de *El Ferrocarril de Antioquia*, órgano de la Junta, á confirmarnos en nuestra opinión de ayer.

¡ Se necesita un ingeniero de habilidades y experiencia ! exclama el señor de Troy ; y Torres Mariño le responde : ¡ No se necesita de nada ni de nadie ! al señor Jones, que se echa menos, nos

Señor J. Argáez.

Aquí, tranquilidad completa. SORPRENDE ALZA LETRAS ALLÁ, FORZOSAMENTE BAJARÁN MUCHO LUEGO.

* “Medellín 3 de Abril de 1894.

TORES MARIÑO.”

Este documento del propalador, en informes sobre ingeniería, de los “ciclos de crédito,” en el sentido de que hay veces que á uno le fian y otras en que nó, vale un cuartillo, como decía C. A. E. cuando algo le encantaba ; y nos recuerda también á nuestro condiscípulo L. T. Z., quien golpeándole el hombro á otro condiscípulo suyo de craso ingenio, le decía :—“Hombre, Fulano, ¡ ahí *maluco* que será no tener talento !”

dejó unos planos completos, *que yá se están dibujando en Medellín*, como quien dibuja una caricatura. (Véase *El Telegrama* de ayer); y á los dos héroes de la cruzada ferrocarrilesca les dice la Junta con aquella seriedad de la verdad desnuda:

“IV. *Ofrecimiento á Mr. Jones.* A las 7 p. m. (poco más ó menos) continuó, con asistencia de las mismas personas (los miembros y el Gerente) la sesión interrumpida por la mañana.

“La Junta se ocupó en el estudio de la propuesta de Mr. Jones (propuesta que se han callado como unos pitagóricos estos señores). Después de deliberar largamente sobre este asunto todos los miembros (¿cómo será el discurso del miembro Presidente?) el señor Angel (Alonso) propuso y la Junta aprobó: Autorízase á los señores Camacho Roldán & Van Ricket para *ofrecer al ingeniero americano Mr. A. Jones \$ 12,000, ORO, como sueldo anual, LIBRE DE GASTOS*, á fin de que se encargue por dos años de la dirección y superintendencia de la obra del Ferrocarril de Antioquia. Esta autorización se transmitirá por cable.”

¿Quién puede entender á estos señores, árbitros de los dineros del pueblo antioqueño? El timonel dice que tiene planos de Jones tan perfectos que con sólo hacerlos dibujar, es cosa hecha, y que yá se están dibujando; el contramaestre dice que no hay tales planos, porque la casa Punchard no les dejó los que ella levantó y no le pagan; y los tripulantes de la nave, en junta de sapiencia, le ofrecen á Jones *mil pesos oro mensuales*, porque venga á dirigir y superintender el famoso Ferrocarril de los Gerentes y Administradores!!


A continuación hallamos en el mismo número del periódico ferrocarrilero estas plantas del Gerente, que nos dejan más perplejos todavía:

“Ofrecieron *con instancia* sus servicios como Ingenieros los señores George Schéle, Ingeniero en jefe que fue del Ferrocarril de Girardot, bajo el contrato de Pennington; el señor Dogherty, Ingeniero en jefe que fue del Ferrocarril de Antioquia bajo el contrato Cisneros; * James Mc-Gauran, actual Director de la canalización del Magdalena, y Robert Burgess, Ingeniero que ha trabajado en ferrocarriles de los Estados Unidos y últimamente en los del Cauca y Cartagena; PERO NO SE ACEPTARON LOS SERVICIOS DE DICHS SEÑORES, POR NO CREERLOS NECESARIOS.”

Parece que todos los buenos Ingenieros que han venido al país se hubieran dado cita para ponerse á las órdenes de Torres Mariño, y darse el gusto de asentar algún día en sus tarjetas: “X. X., antiguo picapedrero en el F. de Antioquia *bajo el Gerente TORRES MARIÑO.*” ¡Ah vanidad! Ah suficiencia! Ah ridiculez!

¡No se recibe á un Dogherty y se le ofrecen doce mil pesos oro anuales á un Jones porque venga á dibujar sus planos! ¿Quién cree, quién entiende eso?

* El autor de este escrito recibió luego una carta de Barranquilla, en que desmentían lo que el Gerente afirma aquí de Mr. Dogherty. Lo mismo será de falso todo lo otro.—(N. del E.)

Mr. Jones trabajó en Antioquia 14 meses y gastó, con todos los Ingenieros que quiso, \$ 130,000 para llegar á resultados lamentables: trazó las segundas escalas de Jacob, con un 4 por 100 continuado en trayectos de más de 9 millas, dejando el plano y sólido valle del Nus para irse con sus escalas por la falda deleznable; ideando así un Ferrocarril imposible, *cuyo sostenimiento absorbería no solamente los productos del Ferrocarril mismo, sino también las rentas del Departamento*. El trazo de ese señor fue variado grandemente por los Ingenieros de la Casa Punchard, únicos que trazaron un Ferrocarril sólido y productivo para el Departamento de Antioquia;  de tal manera que por cálculos que publicaremos pronto, á los tres años de vigencia del contrato inglés, los solos productos del Ferrocarril pagarían los intereses del empréstito y contribuirían á amortizarlo.

Si hay planos de Jones, ¿cómo es que el Gerente y demás Ingenieros que lo acompañan no son capaces de ejecutarlos? O no hay tales planos, y entonces la *copia servil* ejecutada por los Ingenieros de la Casa, ha llegado al fin á su estado nítido de farsa indecorosa que ella misma se ha desnudado ante el país.

Todavía más: si aguardan al señor Jones, ¿por qué comenzar á derrochar, sin plan ni concierto, el dinero con que ese Ingeniero único (en sentir de la Junta) habrá de hacer el anhelado Ferrocarril?

¿Por qué gastar en los vaivenes de la cuerda floja lo que ha de servir para levantar las famosas escalas de Jacob? Indudablemente el sentido común ha abandonado á la tierra de don Julián Vásquez Calle y don Manuel del Corral. Mientras más nos *enmariñamos* más nos enmaramos.

* * *

¡¡ ABAJO LAS SOCIEDADES CIENTÍFICAS !! ¡¡ ARRIBA LOS DIPLOMAS !!

“Mal conoce al Gerente quien presume
A fuerza de razones ablandarlo:
Audacia, audacia! en esto se resume
La impavidez científica del bardo”

que le iba á poner prólogo al feliz Longfellow y le tradujo en lamentables romancillos algunas de sus renombradas poesías. . . .

La prueba al canto. A poco de encargarse el señor Torres Marín del empleo de Ingeniero Oficial del Ferrocarril de Antioquia, y cuando concibió ó le hicieron concebir el plan de echar abajo (para suplantarlos con la Gerencia de ogaño) los contratos en virtud de los cuales ejercía sus funciones, y de cuyos fondos le pagaban sus sueldos y adehalas indebidas; á poco de comprender que haciendo á un lado á los Bruce, Cisneros, Spencer y Mackenzie, que llevaban bajo su dirección y competencia científica aquella obra, él pontificaría á todas sus anchas ante su Junta beatífica, indagó qué clase de Ferrocarril ideaba construir en aquella región la Casa Punchard y resolvió oponerse en su puesto á todo lo que ella y sus In-

genieros y los del Gobierno propusieran ; de tal suerte, que si ellos decían nabos, él decía berzas, y si pedían pepinos, él les ofrecía castañas.

Desde los contratos *ad referendum* estipuló la Casa que “ las curvas definitivas no bajarían de 150 pies de radio, y el máximo de las pendientes no excedería de 12 por 100.” Claro dijo la Casa con esto que se reservaba el derecho, una vez que sus Ingenieros estudiaran sobre el terreno la clase de tracción que habría de emplearse, de adoptar la tracción extraordinaria ó sistemas que no fueran el de adhesión simplemente, toda vez que por este sistema todo lo que pase de 3 por 100 *no es bueno*.

Luégo, en la discusión de los contratos que al fin fueron aprobados, se cambió esa cláusula por otras que dejaban al juicio del Ingeniero Consultor y del Agente Oficial (Bruce y Cisneros), previo informe del Ingeniero Oficial (señor Torres) y del Ingeniero Residente (señor Costobadie) el determinar *en qué puntos* de la vía podría reemplazarse el sistema de adhesión por otro extraordinario, á solicitud de los Contratistas, y porque obstáculos insuperables, en los términos del contrato (cuatro años de plazo y un millón doscientas cincuenta mil libras esterlinas de precio) así lo requiriesen.

Indagó, decíamos, el actual Gerente, qué clase de sistema de tracción iban á emplear los Ingenieros Oficiales y de la Casa, y supo que se habían fijado en un sistema combinado, *de simple adhesión* para casi toda la vía, y de tracción extraordinaria *por el sistema de Abt* para ciertas partes difícilísimas, insuperables, como La Quiebra, Caracolí y alguna otra. Sabido esto por el empleado señor Torres, se puso á elaborar su informe, no para enviárselo al señor Cisneros, su superior, y dejar así cumplido su deber, todo su deber, sino para publicarlo á són de bombo en grandísimos cartelones, y alarmar al pueblo y al Gobierno con conclusiones de esta especie :

1ª El “laborioso” pueblo antioqueño contrató un buen Ferrocarril de adhesión, con “magníficos túneles”, “¡que son siempre un VALOR EFECTIVO!!” y los Contratistas le van á hacer un mal Ferrocarril sin túneles ningunos, ni magníficos ni mezquinos ;

2ª El sistema Abt no estaba previsto en los contratos (porque el señor Torres no lo conocía) y, empleándolo, van á violarse los contratos ;

3ª Los Contratistas piensan engañar así al “laborioso” pueblo y al país entero, para ganarse ¡¡ un millón de libras esterlinas !! (Véase el libro del señor Spencer, páginas 14 á 19) ;

4ª Las cremalleras de Abt son verdaderas escaleras, en que se matará todo el mundo, no habrá maquinistas que las sepan manejar y habrá que reponerlas cada menguante. ¡ Eso no sirve para nada ! y

5ª Es verdad que todos los Ingenieros del mundo dicen lo contrario de lo que yo invento, pero no tema el “laborioso” pueblo : mientras yo pueda (y soy omnipotente), esas cremalleras no se ha-

rán, nó. Aunque yo estoy solo y abandonado defendiendo los intereses de Antioquia, eso no le hace : Dios está conmigo !

De este modo aterrorizó el Ingeniero infiel á los beocios, á los que nada saben de estas cosas y de ellas desbarran, y llenó de júbilo á los enemigos políticos del señor García, que eran los enemigos jurados del Ferrocarril.

Pero el tiempo, que no se pára en pelillos, dio un paso al frente y todo cambió. Los contratos ingleses fueron extrangulados en una celada de Tuggs, y los hijos de Albión huyeron despavoridos ; la Asamblea creó la Gerencia y Junta miríficas ; las libranzas volvieron—“gracias á Dios”—á las arcas gerenciales, y la obra del Ferrocarril va á continuarse por Administración, bajo los señores Torres y Vásquez.

El señor Cisneros, desde su puesto de Agente Oficial, había triturado los informes del señor Torres y demostrado que el sistema Abt, lejos de ser “una calamidad pública,” como el Gerente y sus gerenciados lo proclamaban y sostenían en informes, *Esfuerzos*, *Novedades* y demás papeluchos y corrillos, era “la invención más importante de la época en relación con los Ferrocarriles en países montañosos.”

¡ Quién dijo tál ! Apenas se publicó el folleto del señor Cisneros—*Varias comunicaciones del Agente Oficial en Londres*,—apenas la voz de la verdad científica, del deber y del honor en el puesto discernido y aceptado, repercutió en el país ; apenas toda Antioquia comprendió que se habían burlado de ella el Gerente y sus secuaces, como se burla un charlatán de las plebes ignoras ; entonces, ¿ creerán que renunció el Gerente, que la Junta ruborizada lo despidió ? No, señores : el Gerente dice ahora en *El Telegrama*, en largo y descosido artículo de insultos y diatribas contra el señor Cisneros, *que él jamás ha dicho que las cremalleras sean malas ; que eran pésimas para ser empleadas por los Contratistas, pero que ahora la Junta puede decretarlos, donde quiera y como quiera !*

Es decir, lisa y llanamente, el señor Torres se ha pasado al sistema Abt, mediante las opiniones del señor Cisneros ; pero para que no se crea eso así, denuncia al maestro como á un payo y se pavonea como un *cacalajunga jome* (en papiamento), ante sus lectores asombra los. “Audacia, audacia,” decía Dantón, para defender el territorio de la Patria. Audacia é impavidez, dice el Gerente, para defender la posición que supo crearse en la tierra donde le bautizaron “salvador” algunos comineros, indignos de llamarse antioqueños.

Y no contento el Gerente con plagiarle ahora sus ideas al señor Cisneros, se le echa encima con párrafos de este jaez :

“No sé si el señor Cisneros habrá hecho estudios serios de Ingeniería ; pero tengo presunciones de que no los hizo y *de que no tiene diploma ninguno*.

“*No se me hable de los títulos de miembro de Sociedades sabias que puede exhibir el señor Cisneros, pues ya se sabe cómo se consiguen*

generalmente y cuán poco valen esos títulos. Yá tendría yo en un cajón de mi escritorio el de miembro del Instituto de Ingenieros civiles de Londres, que me ofreció Mr. Ridley, si hubiera entregado todo el dinero antioqueño que la Casa de que él es Ingeniero pretendía embolsillarse."

Dejando para mañana lo de las Sociedades sabias, y los diplomas de nuestros colegios, que será lo único que tiene el señor Gerente, nos limitamos á preguntarle : ¿ qué dinero antioqueño manejaba él, que Mr. Ridley pudiera haberle exigido para embolsillárselo?

¿ Le ofreció Mr. Ridley al señor Torres Mariño hacerle arci-preste ó Papa con tal que devolviera á la Casa de que Mr. Ridley es Ingeniero LOS \$ 2,600 QUE EL SEÑOR TORRES TOMÓ INDEBIDAMENTE DE ESA CASA, como se lo tenemos demostrado ante el público y se lo demostraremos ante los Jueces dentro de pocos días?

Yá lo veremos. Por ahora sépase qué concepto le merecen al señor Torres las Sociedades sabias y las capacidades y títulos de su maestro el señor Cisneros.

* * *

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Señor don Rafael M. Merchán.—Bogotá.

Londres, Enero 27 : 1894.

Querido amigo :

Anoche recibí tu apreciable carta de 23 de Diciembre último, y con ella el ejemplar de *El Correo Nacional* de esta misma fecha, en que está publicado un artículo del señor Torres Mariño acerca de asuntos relacionados con el Ferrocarril de Antioquia.

Cosa muy original es que á pesar de que hace cerca de un año que el señor Torres fue nombrado Ingeniero Oficial de dicho Ferrocarril, todavía no ha podido ó no ha querido comprender que él, lo mismo que los depositarios, ingenieros consultor y residente y agente oficial, fueron nombrados para dar cumplimiento y hacer cumplir un contrato que había sido celebrado por el Gobierno de Antioquia con los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o, y que por tanto, cualquiera reforma que se considerara conveniente introducir era de la incumbencia de las partes contratantes y nó de los empleados técnicos, cuyas funciones estaban claramente definidas.

Tampoco ha podido comprender el señor Torres que, dado ese contrato, estipulado el precio y declarado que los pagos se harían (artículo XXV) *proporcionalmente, por mensualidades*, los precios de la tarifa acordada por el Ingeniero Consultor y el Agente Oficial tenían que estar en relación con el precio total y en proporción con los elementos que constitufan dicho precio total.

Un ejemplo bastará para dejar comprender mejor este punto.

En el contrato que celebré yo con el Gobierno de Antioquia se estipuló como precio del kilómetro \$ 33,000, digamos £ 6,600 por kilómetro. En el contrato con los señores Punchard, Mc. Taggart,

Lowther & C.^o se estipularon £ 1.250,000 por 90 millas equivalentes á algo menos de 145 kilómetros. Dedúzcanse por mejoras, muelles, edificios, etc. £ 50,000 y quedarán £ 1.200,000 á distribuir entre 145 kilómetros, lo que da casi £ 8,275 por kilómetro. ¿Podrá sostenerse por persona sensata que los precios proporcionales á los elementos que componen la vía deberán ser iguales en el contrato que estipula £ 8,275 por kilómetro, al en que sólo se estipularon £ 6,600? Sin embargo, en el criterio del señor Torres sí deben ser.

Ha ido más lejos aún: pretendió que no se reconociera á los contratistas otros precios que los pagados por ellos á sus subcontratistas, y que el interés del capital invertido en útiles que suministraban los contratistas, el deterioro, gastos de dirección, etc. etc., no se tomaran en cuenta.

Cosas como ésas, que se llaman el *a*, *b*, *c* en materias de construcción, son las que discute ahora el señor Torres para alarmar á un público que no tiene por qué estar al corriente del fondo de la cuestión.

Si el señor Torres cree que la nota que escribí al Gobierno de Antioquia sobre el sistema de cremalleras tuvo por objeto entrar en polémica con él, se ha equivocado muy de medio á medio. Escribí esa nota, porque en mi carácter de Agente Oficial estaba obligado á hacerlo. De otro modo, no me habría preocupado la balumba de errores sostenidos por él en su famoso informe sobre un asunto que le es enteramente desconocido.

Si el Gobierno de Antioquia desea acertar—como no dudo que lo desea, dada la respetabilidad de los hombres que lo componen—en sus manos tiene el remedio. Su Secretario de Instrucción Pública, señor Tomás Herrán, es uno de los colombianos de más sólidos conocimientos científicos que haya conocido yo, y de honradez y patriotismo fuera de toda duda. Entréguensele los dos informes y envíesele en comisión ante el Instituto de Ingenieros civiles de Londres y la Sociedad de Ingenieros civiles de New-York para que se discutan las conclusiones del uno y del otro; que recoja el señor Herrán las opiniones de los ingenieros más notables del mundo, y las trasmitan al Gobierno y al público. Yo me comprometo á procurar á dicho señor las facilidades de que tenga necesidad para dar cumplimiento á su cometido.

Ningún ingeniero que esté al corriente de los progresos de la ciencia puede tomar en serio el informe del señor Torres. Lo que él pretende discutir ahora, está, tiempo hace, pasado en autoridad de cosa juzgada.

Dice el mismo señor que apoyé á los contratistas en lo del precio del trazo; que improbé el que este precio se hubiera reducido á una tercera parte entre Puerto Berrío y Pavas, y que para dar el apoyo á los contratistas hice disertaciones, etc. Todo eso es fantasmagoría. No improbé la reducción de una tercera parte del precio por trazo entre Puerto Berrío y Pavas, y si el Gobierno publica

todas mis notas, una de ellas (Octubre 7) dirigida al señor Ingeniero Oficial, de la cual pasé copia á dicho Gobierno, se corroborará lo que sostengo.

Lo que hay de cierto en el particular es que dije entonces ser inaceptable que el Ingeniero Oficial, que, según el contrato, es un ayudante del Agente Oficial, se permitiera alterar á su antojo las tarifas acordadas por éste y el Ingeniero Consultor.

Al sostener que el precio de £ 100 por trazo definitivo, incluyendo la obligación de demarcar trabajo, es moderado, no apoyaba yo á los contratistas, sino á los autores de la tarifa de precios: Sir George B. Bruce y doctor Felipe Zapata, que me representaba. Y lejos de ponerme á disertar, lo que hice fue producir pruebas categóricas, como que procedían de documentos oficiales, de que esos trabajos me habían costado más de lo que se había acordado á los contratistas. Si el señor Torres disertara de ese modo, seguramente se vería libre de sostener polémicas provocadas por su atolondramiento. Que el Gobierno Nacional pague £ 80 por milla en el trazo al Meta, no es argumento en contra. Ese trabajo, de seguro, no será otra cosa que un trazo preliminar, y aunque no lo fuera, no apareja la obligación de demarcar trabajo, operación que por sí sola vale cien libras por milla, próximamente.

Tampoco es aceptable el argumento de que los trabajos de los contratistas fueran copia de los de Mr. Jones, porque caben á ese respecto las siguientes observaciones: ¿ Quién entregó á los contratistas los trabajos Jones? ¿ Por qué les fueron entregados esos trabajos? Y ¿ cuál es la estipulación del contrato que trata de ese asunto para guiar la conducta del Ingeniero Consultor y del Agente Oficial?

Si el celo del señor Ingeniero Oficial hubiera sido sincero, bien dirigido y concienzudo, habría producido al Agente Oficial copia de los planos y perfiles de Mr. Jones para que éste hubiera podido compararlos y aducirlos como prueba ante los interesados. Lejos de hacerlo, fue el señor Ingeniero Oficial quien se opuso á que el señor Gobernador García enviara al Agente Oficial los planos y perfiles levantados por Mr. Jones, cuando á principios del año aquel los pidió. El objeto que tuviera en mira el Ingeniero Oficial para proceder así, viene descubriéndose ahora que se están aclarando los acontecimientos. Y es lo cierto que dicho señor Ingeniero Oficial no ha producido á la Agencia Oficial los datos científicos, planos etc., que tenía obligación de haberle suministrado. La parte legal, cuyo examen no le estaba encomendado, fue la que le llamó más la atención y á la que se dedicó de preferencia, y en vez de permanecer en el lugar de los trabajos, residía la mayor parte del tiempo en la capital.

Habla también el Ingeniero Oficial de los pagos por materiales acopiados al lado de la línea, en que con toda lealtad consulté al Gobierno de Antioquia, por ser un punto que sólo él podía resolver en sentido de la equidad, puesto que la cuestión legal no dejaba

duda, y le llama la atención al señor Ingeniero que yo indicara que la estipulación tal cual estaba era injusta. Voy á explicarlo :

Establece el contrato que los pagos se hicieran á los contratistas *proporcionalmente por mensualidades*, y ordena que por los útiles, materiales etc. que se compren en el extranjero con destino á la obra, se den certificados. ¿ Son ó nó, pregunto yo, los materiales acopiados al lado de la obra con destino á ella de la misma categoría—como elementos de la misma obra—que los importados del extranjero ? ¿ Son ó nó esos materiales parte integrante de la obra misma, á los cuales debiera habérseles aplicado la regla de la proporcionalidad ? Evidentemente que sí. Confieso que así lo entendí, y que no conocí mi error hasta que me lo advirtió el señor doctor Zapata; entonces sometí al Gobierno la consulta, acompañándole la opinión de dicho señor. Las razones expuestas me hacían dudar acerca de la verdadera intención de una de las partes contratantes—Gobierno—puesto que la otra parte sostenía que siempre fue la del pago proporcional por obras ejecutadas y materiales suministrados.

La rectitud de mi proceder no puede ser materia de duda ó censura sino para una persona ofuscada que persigue un propósito avieso. Y esto, por lo que á mí respecta, es tanto más claro, cuanto yo no he extendido un solo certificado por materiales acopiados al lado de la línea, mientras que el señor Ingeniero Oficial, que tan arrogantemente pretende deprimir á los demás que hemos intervenido en el asunto, los expidió indebidamente por la suma de £ 4,847 15.

Para el efecto de lo que se discute nada hace el que posteriormente dijera que retiraba su firma. Era muy tarde.

Mi insinuación al Gobierno de no ser justa la cláusula que niega á los contratistas el pago proporcional de los materiales acopiados al lado de la vía, no implicaba para el Gobierno el deber de aceptar mi juicio, y no puede ser censurable sino por los que piensen que para servir bien al Gobierno era necesario negar toda razón á los contratistas.

El señor doctor Felipe Angulo opinó como el doctor Zapata: que la letra del contrato era que no se pagaran por anticipación los materiales acopiados al lado de la vía.

Mi nombramiento estaba subordinado á la cláusula del contrato que dice así :

“XXI. Para todos los objetos que en este contrato se expresan, relacionados con la construcción de la vía y con la resolución de cuestiones técnicas, el Gobierno y los contratistas se obligan á nombrar dos representantes en Inglaterra, con residencia en Londres, uno llamado ‘Ingeniero Consultor’ y designado por los contratistas, cuyo nombramiento queda sometido á la ratificación del Gobierno, y otro llamado ‘Agente Oficial,’ designado por el Gobierno solo.”

A virtud de esta estipulación, es evidente que Sir George B. Bruce y yo constituíamos un tribunal para resolver todo lo que tu-

viera relación con el cumplimiento del contrato, y no se comprende que él hubiera tratado de proceder contra los intereses del Gobierno, porque yo no lo habría permitido, ni que yo tratara de hostilizar á los contratistas, porque á su vez no lo habría consentido él.

Natural es que el señor Torres no comprenda esas cosas, puesto que no tiene motivos para ello; pero yo no estoy en su caso.

Para hacer una demostración más clara aún de que, dado el valor del contrato, la tarifa de precios acordada por los señores Bruce y Zapata no era exagerada, calcularé cuánto habría costado á esos precios la construcción de la sección entre Nus y La Palmichala, 36 millas; y á falta de otros datos, tomaré del presupuesto que publiqué en 1878 las cantidades, que me dan los siguientes resultados:

Al deducir antes £ 50,000 aplicables á la mejora de muelles, edificios etc., de la primera sección, la cantidad de £ 1.250,000, precio del contrato, quedó reducida á £ 1.200,000, y deduciendo otras £ 35,000, por material rodante, edificios y demás accesorios, quedará una cantidad de £ 1.165,000 aplicables á las 90 millas referidas, ó sea 145 kilómetros; lo cual da por término medio por kilómetro £ 8,034.

Aplicando ahora los precios de la tarifa referida á las cantidades del presupuesto de 1878, tendremos el resultado siguiente:

Por 36 millas de trazo, á razón de £ 100 por milla.....	£ 3,600
Por 36 millas de desmonte, á £ 150 por milla.....	5,400
Por 393,624 yardas cúbicas de excavación en tierra, á 2 $\frac{1}{2}$ por yarda.....	39,362. 8
Por 131,208 yardas cúbicas de excavación en roca, á 4 $\frac{1}{2}$ por yarda.....	26,241.12
Por 64,332 yardas cúbicas de muros de contención, á 12 $\frac{1}{2}$ por yarda.....	38,599. 4
Por 4,244 yardas cúbicas de mampostería en alcantarillas, á £ 3.5 la yarda...	13,793
Por 3,974 yardas cúbicas de mamposterías en pontones, á £ 3.5 la yarda....	12,915.10
Por 598 yardas cúbicas de mampostería de puentes, á £ 3.5 yarda.....	1,943.10
Por 30,000 yardas cúbicas de excavación en cimientos de alcantarillas, puentes y pontones, á 4 $\frac{1}{2}$ yarda.....	6,000
Por 2,350 pies lineales de puentes y pontones de hierro, calculados á 700 libras de peso, término medio por pie lineal 735 toneladas, á £ 20.....	14,700
Por armar los puentes y pontones, á	

Pasan.....\$ 162,555

Vienen.....	\$	162,555	
£ 10 por tonelada.....		7,350	
Por 36 millas de telégrafo eléctrico, á			
£ 60 por milla.....		2,160	
Por 2,600 toneladas de rieles de 45			
libras, á £ 9 cada una.....		23,400	
Por 144 toneladas de clavos, á £ 25			
cada una.....		3,600	
Por 180 toneladas de bridas, tornillos			
y tuercas, á £ 25 cada una.....		4,500	
Por flete, aseguro, transporte de la			
vía permanente y puentes, á £ 10 por to-			
nelada.....		36,590	
Por 90,000 traviesas, á 5 $\frac{1}{2}$ cada una..		22,500	
Por 90,000 yardas cúbicas de balasto,			
á 4 $\frac{1}{2}$ cada una.....		18,000	
Por 63,360 yardas lineales de super-			
construcción, á 2 $\frac{1}{2}$ la yarda.....		6,336	£ 286,991.4
<hr/>			
Agregando, además, los dos certifica-			
dos por gastos preliminares.....	£	10,000	
y los gastos de administración, etc., conce-			
didos por tres meses.....		3,000	£ 13,000
<hr/>			
			£ 299,991.4

Esta suma, distribuída en las referidas 36 millas de que se compone la segunda sección, da £ 8,333 por milla, que equivalen á £ 5,176 por kilómetro; y como el término medio del precio por kilómetro, según el contrato, es de £ 8,034, queda fuera de duda que aplicando dicha tarifa á obras ejecutadas y materiales acopiados, sólo se pagaba á los contratistas el 64 por 100 de dicho valor, ó sea el 64 por 100 de lo que ellos tenían derecho á exigir.

Hay más aun: las cantidades de mi presupuesto en 1878, que han servido de base á estos cálculos, fueron tomadas de un trazo preliminar, y seguramente al hacerse el trazo definitivo sufrirán grandes reducciones: por consiguiente, las probabilidades habrían sido de un pago menor aún que el fijado aquí.

Ante estos antecedentes apenas puede comprenderse cómo el señor Torres Mariño ha censurado tan agriamente dicha tarifa y ha procurado llevar al ánimo del público el pensamiento de que los intereses del Gobierno de Antioquia no han sido debidamente atendidos por el Agente Oficial.

Cuando hube de convencerme de que la consecución del empréstito era imposible en aquellas circunstancias, el Ingeniero Consultor y yo manifestámos á los contratistas que, mientras tuvieran que depender de los recursos del Departamento, debía regir otra tarifa aún más moderada que la que estaba en vigencia; los con-

tratistas no rechazaron la indicación, y si los acontecimientos no se hubieran precipitado como se precipitaron, seguramente habríamos llegado á estipular precios más reducidos que los de la primera tarifa; y las obras de Pavas á La Palmichala estarían marchando con toda regularidad.

Por lo que á mí respecta, y dado el conocimiento que tengo del país y de esta clase de obras, opino que habría sido más favorable para el Departamento de Antioquia haber reformado el contrato en el sentido de extender el tiempo, reducir el precio y suprimir la condición del empréstito, limitándose á hacer ejecutar las obras en la medida de los recursos del Departamento. Por ejemplo, el Gobierno de Antioquia puede disponer perfectamente, con destino á la obra del Ferrocarril, de £ 50,000 al año, y el subsidio del Gobierno Nacional, reduciéndolo á £ 10,000 anuales, puede considerarse como auxilio verdadero. Con el abono efectivo de £ 60,000 por año, es probable que los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o, y si no ellos, algún otro contratista, se hubieran obligado á construir en dos años el trayecto de Pavas á la Palmichala, recibiendo el resto del pago en bonos con interés y descuento moderados, amortizables en un número de años tál, que dicha amortización no hubiera sido un embarazo para contratar la ejecución de las secciones siguientes después de terminar la segunda. Llegar á una solución de esta especie era uno de los objetos de mi telegrama de 21 de Octubre del año pasado.

Por desgracia ha sucedido lo contrario, y el Gobierno se ve de nuevo frente á frente de esa obra redentora, proponiéndose continuarla por administración,—bajo la dirección, según se me ha informado, del señor R. Torres Mariño, y es el caso de decir que ojalá tenga cuidado el Gobierno del Departamento de llevar cuenta exacta de los desembolsos que esa obra le ocasione bajo tal sistema, para que algún día pueda comparar y convencerse de que la forma elegida le hará pagar por ella, si á caso logra llevarla á término, sumas inmensamente mayores, no digo que las que emplearía por el sistema que he indicado, sino aún superiores á las que habría tenido que pagar á los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C.^o Entonces se sabrá quiénes eran los verdaderos amigos del Departamento de Antioquia, y quiénes tenían razón en las discusiones temeraria é injustamente provocadas con motivo de la ejecución del contrato de construcción á que he aludido.

Me he extendido en esta carta con el objeto de suministrarte datos que puedas mostrar á los amigos y aun publicarlos si lo creyeres conveniente, para que se sepa cómo he cumplido el delicado encargo que se puso á mi cuidado.

Tuyo, afectísimo amigo,

F. J. CISNEROS.

EL CONCEPTO DEL DOCTOR ESGUERRA

Ha llegado á nuestra redacción un folleto de 81 páginas, que contiene la opinión fundada de este eminente jurisconsulto sobre los contratos para la construcción del Ferrocarril de Antioquia por medio de un empréstito que la Casa inglesa de Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o quedó apoderada para conseguir (cuando lo creyera oportuno) en nombre de aquel Departamento. La violación flagrante, premeditada y ruidosa de esos contratos, consumada por el Gobernador Vásquez B. y la Asamblea, dio ocasión á esta pieza de lógica y verdad incontrovertibles, en donde brillan la claridad de la exposición y la dialéctica severa del reputado paladín de nuestro foro.

Leyendo al doctor Esguerra en esta producción, no sabe uno cómo puede suceder que el héroe de la resolución oficial de 19 de Octubre próximo pasado goce aún de la confianza de un Gobierno como el del señor Caro, cuyo lema es la honradez y la persecución de todos los *Pnnamaes*. Al tiempo en que este probo Magistrado decía, en documento importantísimo: “el contrato, tál como fue aprobado, tiene fuerza bastante, legal y de opinión, consulta las conveniencias del Departamento, y á lo que deben aspirar *los hombres de buena voluntad* es á que ese contrato se cumpla sin tergiversaciones y con perfecta lealtad”; al tiempo en que así se producía el Jefe de la Nación, el señor Vásquez—inspirado en sus intereses de retroceso y otros—resolvió romper los contratos, hacerse sordo á toda reclamación de la Casa contratista, apoderarse de las hipotecas y prendas que aseguraban el cumplimiento de las obligaciones departamenta'es, y proclamarse el salvador de Antioquia, junto con su Junta angélica y el señor Torres Mariño, á quien aquella tierra ha de considerar de hoy más como su condestable de Borbón en esta campaña ferrocarrilera de tan triste remate. . . .

El señor Caro, consecuentemente consigo mismo y con la justicia que representa en este asunto, ha quebrado los planes rabulescos del infidente club antioqueño, y ordenado (según creemos saberlo) que se constituya el Arbitramento previsto en los contratos conforme á la ley colombiana. Tantos' elogios nos merece, pues, el Magistrado que manda que se administre “*pronta y cumplida justicia*,” como el abogado elocuente que de tal modo sabe reclamarla.

Sólo nos resta una palabra que decir: para que la reparación sea completa y se evite de un modo efectivo la ruina del Ferrocarril y de Antioquia, la suspensión de la gerencia *torrencial* se impone por nociva, y porque ella es contraria á la existencia misma de los contratos reconocida oficialmente, con un millón de gracias al Gobernador Vásquez. . . . por los servicios prestados y los sacrificios que haya podido imponerse. ¿O tendrá el ánimo de nombrar su Arbitrador ahora, y seguir impertérrito labrando la felicidad de los antioqueños?

Oh Justicia, á veces no eres nombre vano!

MEMORIAL DEL SEÑOR CARLOS T. SPENCER, Y RESOLUCIÓN

Bogotá, Marzo 12 de 1894.

Señor Ministro de Fomento.—Presente.

Desde el día 15 de Noviembre del año próximo pasado introdujeron al despacho de Su Señoría, los señores Koppel & Schloss, de esta ciudad, el recurso de hecho, apelación ó protesta que yo, como apoderado general de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther and C^o de Londres, elevé, por el muy honorable conducto de Su Señoría, ante el Gobierno de la República contra los procedimientos ilegales del Gobierno seccional de Antioquia en relación á los contratos celebrados por ambos Gobiernos con la Casa antes dicha, á quien represento.

Hasta el día 17 de Enero del presente año, en que Su Señoría me hizo el honor de concederme una audiencia en el Ministerio, nada se había resuelto acerca de mi solicitud. En aquella ocasión manifestóme Su Señoría que en todo el mes de Enero se me resolvería alguna cosa en el expresado memorial y documentos adjuntos á él; y se me insinuó por Su Señoría que ojalá tratara del asunto directamente con Su Excelencia el Vicepresidente de la República.

En efecto, el día 30 de ese mismo mes tuvimos el honor de ser recibidos en audiencia especial por Su Excelencia, el Excelentísimo señor Ministro Británico y yo, de quien obtuvimos la promesa de que en todo el mes de Febrero se resolvería de un modo definido el negocio en cuestión.

Trascurrido el mes de Febrero sin recibir noticia alguna de parte del Gobierno de Su Excelencia, el día 5 de los corrientes dirigíme de nuevo al señor Vicepresidente, por medio de una atenta carta, y el día 8 de los mismos el Secretario suyo me contestó que la respuesta del Gobierno tardaría aún algunos días. Con lo cual, que pongo respetuosamente en conocimiento de Su Señoría y del Gobierno de la República, me repito con la más distinguida consideración,

De Su Señoría, atento servidor,

Pro. Per. Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o,

C. T. SPENCER.

Ministerio de Fomento.—Bogotá, Mayo 23 de 1894.

Vistos los memoriales elevados al Gobierno por el señor Carlos T. Spencer, como apoderado de la Casa Punchard, Mc Taggart, Lowther & C^a se procede á resolver mediante las siguientes consideraciones:

El Gobierno de la República se ha abstenido de intervenir en los actos de carácter departamental en todo aquello en que no afecten la integridad de las leyes y la marcha regular de la Administración general, conforme á la teoría consignada en la resolución

ejecutiva de 10 de Noviembre de 1892, relativa al contrato del Ferrocarril de Antioquia.

El Gobernador de dicho Departamento con aprobación de la Asamblea suspendió el cumplimiento de sus obligaciones por no haber cumplido las suyas la otra parte contratante. El Gobierno no tenía datos para declarar injustificadas las quejas de la Gobernación contra los Contratistas, y había recibido informes de que no se levantaría el empréstito, lo que consideraba sustancial para la realización de la obra, las negociaciones secretas ilícitas que se habían descubierto no permitían apoyar gastos indeterminados; por tanto el Gobierno ni aprobó ni improbo aquel acto, dejándolo correr sin objeción en el concepto de que al proceder así aquella Gobernación, se sujetaba como todo contratista particular en caso análogo á las consecuencias judiciales que pudieran sobrevenir por queja de la parte contraria ante los Tribunales que son los competentes para decidir la cuestión contenciosa suscitada.

Y en efecto, la Gobernación de Antioquia acepta la controversia ante los Jueces como la acepta la Casa contratista; pero la primera pretende que el asunto sea fallado por la jurisdicción ordinaria, y la segunda, que lo sea por un Tribunal de arbitramento. El peticionario solicita que el Gobierno resuelva esta dificultad.

El Gobierno para intervenir en este asunto se funda en las razones siguientes:

1ª Se ha complicado la cuestión con la declaración que hizo la Asamblea de Antioquia, sin intervención del Gobernador, de ser nulo el contrato de empréstito, autorizado implícitamente por una Ordenanza y declarado legítimo por el Gobierno nacional. Tal declaración no puede dejarse correr como válida, porque las Asambleas no pueden ejercer funciones judiciales ni dictar resoluciones encaminadas á desautorizar la sanción del Poder Ejecutivo;

2ª El Gobierno contrajo obligaciones por varias cláusulas del contrato y le dio su sanción quedando este instrumento bajo la salvaguardia del Gobierno tanto para asegurar á todos los interesados en él las formas protectoras de su derecho, como también para exigir las responsabilidades del caso, velando siempre por el interés público;

3ª Teniendo los extranjeros acceso á la vía diplomática en caso de denegación de justicia, las cuestiones previas sobre el modo de hacérsela á ellos que hayan de tratarse administrativamente son de la competencia del Gobierno nacional, y sin su autorización nada definitivo pueden hacer las autoridades locales en estas materias, pues suponer otra cosa sería admitir en cualquier autoridad local la facultad de comprometer al país en dificultades con las naciones extranjeras.

En el presente caso es cierto que el remitir la cuestión á la jurisdicción ordinaria no es verdaderamente denegar justicia, pero también es cierto que de ese modo se negaría á los reclamantes el beneficio de un procedimiento judicial más espedito, cual es el del

arbitramento, que con ellos fue pactado y que está reconocido por las leyes. El Gobierno aspira á ser perfectamente justo, y al propio tiempo que rechaza toda pretensión de extranjeros que fuere indebida, desea que en ningún caso puedan quejarse por dificultad en el uso de recursos judiciales á que puedan tener derecho.

Esta tercera consideración es decisiva á juicio del Gobierno; pero al mismo tiempo se considera para decidir que los extranjeros, al tenor de nuestras leyes y según el contrato mismo, no tienen derecho á disfrutar de exenciones ó privilegios respecto de los nacionales en la forma y trámites de la administración de justicia. Ahora bien, los reclamantes tienen derecho á ocurrir al arbitramento que pactaron, porque este recurso comprende á todos los que en él se acuerden conforme á nuestras leyes, pero la constitución del Tribunal debe ajustarse á la forma común establecida por la ley.

POR TANTO, SE RESUELVE:

Por la Gobernación del Departamento de Antioquia se nombrará un representante del Departamento para que en la capital de la República se ponga de acuerdo con el Ministro de Fomento y con la persona que fuere representante legal de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C^o, á fin de proceder á constituir de conformidad con las leyes vigentes, el Tribunal de arbitramento que según lo prevenido por el contrato sobre construcción del Ferrocarril de Antioquia de 24 de Septiembre de 1892, debe decidir las cuestiones pendientes, y á establecer los puntos que deben ser sometidos al fallo de dicho Tribunal.

Comuníquese á quienes corresponda.

Por mandato especial del señor Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo,

El Ministro de Fomento,

JUAN DE BRIGARD.

(*Diario Oficial* número 9,521).

* * *

CONTESTACIÓN.

Bogotá, Mayo 26 de 1894.

Señor Ministro de Fomento.—Presente.

Ayer, 25 de los corrientes, tuve el honor de recibir el atento oficio de Su Señoría, número 1754, sección 1^a, sin fecha, en que se me transcribe por Su Señoría la resolución del Gobierno, su fecha 23 del que cursa, por la cual se manda constituir en la capital de la República y conforme á la ley vigente en la materia, el Tribunal de Arbitramento que ha de dirimir todas las diferencias ocurridas entre el Gobierno de Antioquia y la Casa que represento, por razón de los contratos sobre Ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín.

Al acusar recibo á Su Señoría del mencionado oficio, me per-

mito hacer las siguientes observaciones á la memorada resolución, las cuales creo indispensables:

Los memoriales míos sobre el particular datan del 14 de Noviembre del año próximo pasado, en que fué presentado el primero que dirigí desde Medellín, y son más de los dos á que se refiere la resolución.

El empréstito no se había lanzado al mercado ó no se había emitido cuando el Gobierno de Antioquia suspendió ostensible y ruidosamente el cumplimiento de sus obligaciones, porque ese mismo Gobierno había dificultado aquella operación con actos palmarios de violación de los contratos; pero los contratistas estaban suministrando fondos de su propio peculio, al tenor del artículo VIII del contrato de empréstito. Jamás alegaron (ellos) ni se alegó por nadie falta de fondos; y los gastos que se hacían (en la empresa) no eran indeterminados, sino previstos en el contrato y en acuerdo estricto con él.

La Casa, ni ninguno de sus representantes entró jamás aquí en negociaciones secretas, ilícitas ni no ilícitas, ni con particulares ni con empleados públicos; ya el Gobierno y el país en general deben saber á qué atenerse en este punto.

La cláusula XLV del contrato principal previó que el arbitramento se constituiría llegado el caso, conforme á la ley colombiana vigente entonces y hoy; así es que no alcanzo á comprender aquello de que “no tienen derecho (los extranjeros) á disfrutar de exenciones ó privilegios respecto de los nacionales en LA FORMA Y TRÁMITES de la administración de justicia, que dice la tercera consideración de la Resolución. Así es que yo acepto de buen grado la parte resolutive de la providencia en que me ocupo, pues AL CONSTITUIR EL ARBITRAMENTO DE CONFORMIDAD CON LAS LEYES VIGENTES, según lo prevenido por el contrato sobre construcción del Ferrocarril de Antioquia, es porque ese contrato está perfectamente dentro de la ley, como lo demuestra el hecho de que la cláusula XLV, en cuestión, fué propuesta por el mismo Gobierno de Antioquia, de acuerdo con su abogado y Secretarios, y luego sancionada por la aprobación explícita que á ella le impartieron el Gobierno Nacional y su Consejo de Ministros; de modo que la discusión no puede referirse, en ningún caso, á si el Arbitramiento ha de ser conforme á la ley—cosa en que estamos de acuerdo en absoluto—sino si el contrato, que es ley de las partes contratantes, está de acuerdo con la ley preexistente colombiana; de lo cual estoy cierto, por cuanto no creo que á la sabiduría del Consejo y de los Gobiernos contratantes, asesorados por juristas de nota en el país, se les hubiera pasado por alto una ilegalidad de tanto bulto al revisar y perfeccionar estos contratos. *

* Esto es tan cierto, que el Gobierno tuvo en mira al revisar y aprobar los contratos, precisamente “CORREGIR LO QUE (en ellos) PUEDA AFECTAR LA INTEGRIDAD DE LAS LEYES NACIONALES,” como dice la resolución aprobatoria de los contratos. Mal hubiera podido salvarse la integridad de la ley 105 de 1890, que establece el arbitramento, si la cláusula XLV del contrato la contrariara. (N del E.)

En esta inteligencia, pues, acepto la resolución que Su Señoría tuvo la amabilidad de trascribirme ; agregando al terminar que espero que Su Señoría se digne comunicarla telegráficamente al Gobierno de Antioquia para que proceda á nombrar su arbitrador (representante). Toda demora en esto es altamente perjudicial para ambas partes ; y ya que el Gobierno de Su Señoría ha concedido los trámites de la justicia que nos negó tan obstinada como aviesamente aquel Gobierno, la reparación será tanto más bien recibida cuanto más pronto se la dé.

Señor Ministro.

P. P. PUNCHARD, MC. TAGGART, LOWTHER & C.^o, C. T. SPENCER.

* * *

ESOS POLVOS Y ESTOS LODOS

“Lamento verdaderamente que el señor Rueda haya dejado entrever los cerrojos de la cárcel para el Ministro, su antecesor...”

EMILIO RUIZ BARRETO.

Tan á menos han venido en estos tiempos regenerantes los derechos individuales de los colombianos, que apenas si vale la pena de recordar la manera como se les viola y las alarmas y molestias que á los mismos violadores de ellos les traen consigo las nuevas costumbres administrativas.

Algún día del año pasado hubo el Gobierno de enviar sus agentes pasivos, de órdenes verbales, á la casa del doctor Santiago Perez, á buscar la correspondencia del Jefe liberal, diz que para obtener la prueba de una conspiración. Los agentes no hallaron nada pertinente á sus fines, pero no queriendo salir de la casa allanada sin algún trofeo que presentarle al Ministro de Guerra—y yá que un agente secreto y verbal que vuelve con las piernas lavadas de casa de conspiradores es un ente perfectísimamente ridículo—echaron mano de los baúles del señor S. Pérez Triana, atestados de correspondencia ; en lenguas ! y se los llevaron derechito al jefe de la pesquisa ó inquisición conspiradora.

Examinada la correspondencia del señor Pérez Triana, que tenía pasaporte del Gobierno, que era amigo del Gobierno, ó que por lo menos jamás intervino en la política del país, permaneciendo extranjero á ella en absoluto, se halló que no había en esas epístolas nada que olierá á conspiración ni á dinamita ; pero que, de muchas cosas que había en ella, sobre todo en la que estaba “en lenguas” y no se entendía, podía resultar que por Pérez ó por alguno de sus corresponsales se hubiera cometido un delito cualquiera, y era el caso de averiguarlo.

Muy bien hasta allí. Todo funcionario público (y el Ministro de Guerra es uno de esos) á cuyo conocimiento llega que se ha co-

metido ó podido cometer un delito, debe proceder á investigar por sí mismo, como funcionario de instrucción, ó pasar los documentos á otro tál para que lo haga. Lo único que se presta á una breve observación es el modo como vino el indicio primero y la sospecha inicial á la mente del Gobierno; esto es, el incalificable abuso de apoderarse por fuerza, de sorpresa y con todo el aparato de la violación premeditada del derecho, de la correspondencia privada de un ciudadano pacífico.

Extiéndase un poco el procedimiento y se verá el abismo á donde conduce, que es el ha donde ha conducido ya. Armese un bello sorites, uno de esos ante cuya fuerza de evidencia ni el más estólido benthamista puede respingar, y dígase, v. gr.:

Dar seguridad á los asociados es el primer deber de un Gobierno cristiano: para que un Gobierno cristiano pueda dar seguridad, es preciso que tenga todos los medios de impedir la comisión de delitos, que son el ataque privado á la seguridad cristiana; el medio más eficaz de sorprender el delito cometido y castigarlo, es “armarse” con las pruebas fehacientes; pero esas pruebas no siempre aparecen de manifiesto, sino que los sindicatos suelen guardarlas en sus cartas á los amigos y cómplices; luego el Gobierno debe apoderarse á toda hora, en todas partes y por todos los medios, de cuanta correspondencia se les ocurra escribir á los gobernados, examinarla “escrupulosamente”, y si resulta que conforme á ella hay lugar á una averiguación, pues se entabla la averiguación y adelante. De este modo la seguridad que se nos da es tanta, que ninguno ha vuelto á tenerla, en nadie, ni por nada. ¿Qué colombiano, aun el más inocente, ha vuelto á confiar—lo que se llama confiar—una carta á los correos oficiales, ó á vuelto á poner un telegrama que requiera la más pequeña reserva? ¿Cuál por amigo que se crea del orden imperante, ha vuelto á cerrar su escritorio tranquilamente ó á legajar su correspondencia, ponerle índice y amontonarla en sus cajones para cualquier caso de prueba en sus negocios?

Nadie. Esos tiempos de confianza huyeron para no volver, mientras la ley de los caballos—en lo extraordinario—y las órdenes verbales, en lo ordinario, sienten su pie de plomo sobre los derechos—todos los derechos—de todos los colombianos.

Y no es que los hombres de esta nacionalidad nos hayamos vuelto cuatro millones de bellacos que no escribamos en nuestras cartas sino cosas de este estilo: “Apuren con los billetes, porque se está yendo mucha gente para el exterior, y de fijo que todos van á fabricar é introducir billetes falsos”; ó esto otro: “Procuren que no se sepa quiénes forman el Comité; yo los ayudo y autorizo, pero antes mueran que hablar; los esqueletos que hay en el Banco sirven para los clandestinos: buena suerte, que el país duerme, pues yo tengo la prensa bajo el tacón de mi bota”; ó, en fin, esto así: “Augusto de mi corazón: Esta gente entiende tanto de Ferrocarriles y empréstitos y comisiones, como nosotros de misas. Estoy frito de lidiar con tantas y tan inconmensurables *múcuras*. Ni con todo

el oro del Pactolo se me pagaría mi trabajo, mal apreciado, mal visto y peor aprovechado. Como me vea en ésa (París, Londres ó Marruecos), yá me creeré en salvo. D. X. se quedó con mi lapicero, y el doctor Fulano en cada almuerzo se come una novilla, y cuando se le habla de negocios, responde como un mentecato: ‘ah! oh! sí! nó! eh!; nó! sí! oh! ah!’ Qué pencazo de hombre; lo debían llevar á *Moulin Rouge* para que le hiciera competencia al petómano. Baaah!...”

Nó; y aunque fuéramos todos unos insignes malhechores, debíamos tener derecho á que nuestra correspondencia permaneciera inviolable, en los términos que lo reconoce la siempre ineficaz Constitución; esto es, que no pudiera ser tomada ni registrada sino por funcionario competente, “con las formalidades que establezca la ley y con el único objeto de buscar pruebas judiciales” cuando yá se vaya en la averiguación de un delito *que otras pruebas hayan revelado*. La Constitución de Nicaragua, que citámos el otro día, va más lejos aún, va donde debe irse en este camino. Los artículos 43 y 44, *De los Derechos y Garantías*, dicen así:

Art. 43. En ningún caso el Poder Ejecutivo ni sus agentes podrán sustraer, abrir ni detener la correspondencia epistolar ó telegráfica. *La sustraída de las estafetas ó de cualquier otro lugar NO HACE FE CONTRA NINGUNO.*

“Art. 44. Los papeles privados sólo podrán ocuparse en virtud de auto de Juez competente, en los asuntos criminales ó civiles que la ley determine, *debiendo registrarse en presencia del poseedor*, ó en su defecto, de dos testigos, y devolverse los que no tengan relación con lo que se indaga.”

Entre nosotros el mal de la inseguridad, que hace que hoy nadie escriba ó conserve correspondencia si no es temblando por sus amores, por sus negocios, por las majaderías que escriba, por los recaditos que les mande á los compadres; ese mal de la inseguridad se duplica ó triplica con el mal del escándalo y de la chismografía.

En efecto, una vez que la correspondencia de Pérez Triana fué violada y que de la requisita hecha en ella resultó lo que resultó, esos papeles han debido pasar á un *funcionario de instrucción* para lo de su cargo. Esa correspondencia pasó, como se sabe, al Ministro de Justicia.

Si este señor era funcionario de instrucción, ha debido iniciar y perfeccionar el sumario y pasárselo luego al más alto Tribunal que hubiera de juzgar á los más altos sindicados y que dilucidara las cuestiones previas de competencia, por si era el caso de sacar tantas copias cuantos diferentes órdenes de sindicados resultaran; y repartirlas desde la Corte Suprema hasta los Jueces de Circuito. Si ese señor no era funcionario de instrucción, ha debido pasar esos papeles á un funcionario que tuviera esa atribución. Y todos, proceder como la delicadeza, la ley y la moral se lo mandan imperativamente: EN LA MÁS ABSOLUTA RESERVA; tanto en bien de la misma averiguación, para desconcertar á los presuntos reos, como

en bien de éstos, si contra ellos no resultaba prueba suficiente para llamarlos á juicio abierto y pleno.

Según se sabe, no se procedió así. Habiendo un traductor oficial, por carácter y por profesión discreto y honorable, se buscó de traductores de la correspondencia de Pérez Triana á personas que primero propalaron en la calle el contenido de ella y repartieron listas de culpados, antes que llevarla al Ministro para lo de su oficio.

Y surgió festinado el escándalo del *Petit Panamá* como inmensa hoguera, como volcán inextinguible. La justicia perdió su continenencia y el sumario reservado de que hablan las leyes se tornó en ruidoso y asendereado CONCEPTO. Una vez devorada esta pieza por la avidez pública, sobrevino cierta calma y un como desencanto de no haber ballado cosas más graves. El Ministerio de Justicia hizo que en Antioquia se abriera sumario por el Juez 1.º Superior, sumario que parece no vale gran cosa. Otras autoridades de Cundinamarca también han adelantado otro sumario; y en fin, el Ministro de Justicia, según dijo ante la Cámara, también pasó á la Corte Suprema otros documentos para otro sumario.

Lo que la ruidosa discusión de la Cámara de Representantes, el día 3 de los corrientes, nos ha revelado de grave, es el modo como la correspondencia y documentos que componen esos sumarios ha sido tratada por ciertos funcionarios.

Devorado el CONCEPTO, decíamos; tomadas allí palpitantes y saboreadas con éxtasis algunas cartas privadas de más de veinte ciudadanos (algunas de las cuales las mutiló la mala fe), era preciso completar la sensación con más correspondencia “en lenguas.” Medellín le debía las tornas á Bogotá. Si de aquí habían ido las listas de culpados, perfectamente acondicionadas, era preciso que de allá viniera alguna cosa. Dióse de aquí orden al Juez 1.º Superior para que se apoderara de la correspondencia de la Casa PUNCHARD & Cº con su agente en Medellín, señor Spencer. Y el Juez ordenó la retención de toda la correspondencia que viniera de cualquier parte para cualquier individuo que estuviera trabajando en el Ferrocarril, llamárase como se llamara. Aunque las cartas oficiales de la Casa traen todas el nombre de ella—PUNCHARD, MC. TAGGART, LOWTHER & Cº—en el sobre y luego el del agente á quien van dirigidas y el lugar de la dirección; á pesar de todo, el Juez se apoderaba correo por correo de la correspondencia de la Casa con el señor Spencer, de las cartas privadas de la familia y amigos de Mr. Spencer, para él ó para las personas de su familia residentes en Medellín, de retratos de familia que aún conservan allá no se sabe para qué; y todavía más, cartas procedentes del Uruguay, de Australia, del Brasil, y dirigidas á los Ingenieros que acompañaban á Mr. Spencer, todo era abierto, leído, rebrujado y guardado por....¿ el Juez instructor? Nó.

Allá, como aquí, se nombraron traductores fuera del Juzgado, y como en la Gobernación del señor Vásquez había un sujeto que sabe “lenguas,” toda esa correspondencia, aun la más íntima y sa-

grada, era leída y comentada allí hasta que pasaba el rumor de corrillo en corrillo, de grupo en grupo, cada uno de los cuales iba tomando sus notas y haciendo sus aspavientos.

¿Visteis jamás entrar á un hombre embozado á un tabuco de pelanduzcas y al claror de un candil hacer relucir ante las ávidas y desvergonzadas fachas de esas lapas una onza de oro? ¿Las visteis cómo se abalanzan, descompuestas, acesando, á coger con las uñas y las miradas la moneda que reluce? Pues si vuestra vida recogida no os ha proporcionado esa escena funambulesca, la hubiérais gozado mejor en la Gobernación de Antioquia un día de correo, cambiando la onza por una carta cerrada de Punchard & C^a.


El Gobernador que publicó las cartas privadas de Mr. Spencer, sobre las cuales iba en grandes caracteres la palabra ÍNTIMA; el mismo que publicó otra carta de Mr. Spencer, dirigida al señor Caro y privada también; ese Gobernador, que en una carta daba excusas y al otro día repetía el hecho de que se excusaba en el anterior; el señor Miguel Vásquez B., en fin, resulta ser ahora el mismo á quien se refiere este informe á la Cámara, dado por el Ministro de Gobierno: “tales documentos (la correspondencia de Mr. Spencer) habían sido suministrados confidencialmente por el Gobernador de Antioquia al Vicepresidente de la República.”

Esta confidencia no cayó en terreno estéril. Según el señor Representante Pulecio, una lista de los documentos en cuestión, ó de copia de ellos, la tiene un señor que fue Ministro de Justicia, y el señor Pulecio ha hecho una ruidosísima proposición para que se le pida á ese señor ese papel, cuyo contenido, por especial confidencia al Vicepresidente, salió del sumario en que actuaba y vino al Ministerio de Justicia!

A este propósito dijo el Presidente de la Cámara que el modo como esa correspondencia había sido cogida era “incorrecto;” y el doctor Rueda Gómez agregó, con sobrada razón: “Si el señor Ruiz Barreto se presentara hoy á la Cámara con el documento que se le exige, *el Gobierno tendría perfecto derecho para instruirle sumario por sustracción de documentos públicos.*”

A este punto grave, pero justo debía venir á parar el escándalo y chismografía de que hablamos al principio. Si todavía procediera el Ministerio Público, si esa rama del Gobierno no hubiera amainado con la dependencia en que ha quedado del Poder Ejecutivo, sin duda que el Gobernador Vásquez, el Juez 1.^o Superior (que entregaba la correspondencia al Gobernador) y el Ministro saliente, tendrían que responder de su conducta ante la justicia. Y cuidado que la sustracción de documentos es cosa grave ante el artículo 394 del Código Penal:

“Los que maliciosamente **SUSTRAJEREN** ó destruyeren en todo ó en parte algún proceso civil ó criminal, protocolo ó libro en que se sienten partidas, actas, acuerdos ó registros, ó cualquier otro documento custodiado en archivo, oficina ú otro depósito público, serán condenados á presidio por dos á cuatro años.”

El señor Caro, á quien se hizo la confidencia, y su actual digno Ministro de Justicia deben hacer que se proceda á averiguar el delito de sustracción de documentos importantes del Ministerio de Justicia.  Sabemos, lo que se llama saber, que esos documentos por los cuales la Cámara tanto ha discutido y punzado al Gobierno, esos documentos, decimos, *han sido ofrecidos aquí á periodistas extranjeros para que los publiquen* y han andado de ceca en meca sirviendo de entretenimiento á todos los curiosos de esas calles de Dios.

Agosto 6.

—Según vemos á última hora en una carta del señor Ruiz B. á *El Correo*, este señor no se cree responsable de nada ilegal en esta materia, pues él posee recibo del doctor Rueda Gómez, quien sería el autor principal del delito de sustracción por haberlo firmado y expedido, según dice el señor Ruiz B. Entonces, ¿de dónde salieron y quién dió las copias, en inglés y en castellano, que andan por ahí y que pretendieron hacer ir á un periódico neoyorkino? La justicia lo averiguará en cumplimiento de clamorosa obligación. Así lo esperamos.

* * *

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.

Como prueba de imparcialidad y por deferencia á la buena voluntad que revela el autor del siguiente meditado escrito, lo reproducimos aquí para darle mayor circulación. Creemos, además, que todos los buenos ciudadanos, y los antioqueños antes que cualesquiera otros, deben comenzar á preocuparse seriamente de la situación que le crearon al Departamento el señor Gobernador Vásquez B., sus Secretarios y consejeros. Encerrados ya los baladrones de Octubre en el círculo de Popilio que les traza el arbitramento, habrán de persuadirse de que obraron mal y de que las cuatro docenas de firmones que los aplaudieron entonces no resisten parangón con las innumerables voces que ahora les enrostran su precipitación y mala fe.

Como se verá en el escrito que va á leerse, el autor está en lo cierto al afirmar que la Casa inglesa no ha pedido hasta ahora sino que se cumpla el contrato en la parte relativa á la organización del arbitramento, y el autor no razona sino sobre una suposición posible, que puede convertirse en realidad si la causa de la Casa inglesa es buena, como á nosotros nos parece. También razona el autor en el supuesto de que el fallo arbitral ha de dictarse: en efecto, decretado ya el arbitramento por el Gobierno nacional, é interesadas en él grandes entidades, ningún arreglo, ninguna transacción serían aceptables ni posibles antes de que se cumpla lo ordenado por el Gobierno y aguardado con tanta paciencia por las entidades interesadas.

Arbitramento.—Posibles dificultades.—Modo de prevenirlas.

Tras larga pugna entre las partes contratantes, se ha ordenado al fin por el encargado del Poder Ejecutivo nacional la constitución del arbitramento que debe decidir todas las cuestiones pendientes entre el Gobierno de Antioquia y la Compañía inglesa contratista del Ferrocarril de Puerto Berrío á esta ciudad.

Justa ó injustamente, con razón ó sin razón, ese arbitramento está hoy en la categoría de los hechos cumplidos, fatales é irremediables; y por consiguiente toda protesta sería inútil, toda discusión estéril, y vano todo esfuerzo para volver atrás. La orden emana de un Gobierno estrictamente unitario y rígidamente central, como el que hoy impera en la Nación; y siendo el señor Vásquez, Gobernador en uso de licencia, el señor Vélez, Gobernador en ejercicio, y los colaboradores de uno y otro en la acción administrativa fervientes partidarios de esta clase de régimen político, habría en ellos incomprensible inconsecuencia y falta de lógica al querer resistir impulso de tal origen.

Plantado así el asunto, ¿qué camino les queda á los apoderados de este pueblo? No el de sentarse á llorar y abandonarse á la inacción, porque ello sería ridiculez propia de chiquillos. No el de vestir la toga para exponer argucias ó siquiera argumentos, porque la cuestión ha salido por ahora del terreno de los abogados. No el de asumir actitud batalladora y lanzar bravatas, porque al papel de Ingenioso Hidalgo no le queda ya nada seductor. Y no, en fin, el de tratar de escudarse con el silencio y la inercia, porque estas fuerzas negativas ni son de buen recibo ni pueden tener eficacia alguna en los presentes momentos.

No hay mas camino que el de aceptar los hechos cumplidos, y esforzarse por sacar de la presente situación el mejor partido posible. Ninguno de los puntos discutidos entre las partes, ninguno de esos puntos que dan ó quitan ó puedan dar ó quitar algo al Gobierno ó á los Contratistas se ha decidido aún. Lo único que se ha hecho es señalar arena para el combate, decidiendo que el Foro donde debe tener lugar la discusión, sea no el de los Juzgados y Tribunales colombianos, sino uno cosmopolita —digámoslo así— donde los contrincantes nombren los juzgadores, ya sean estos nacionales ó extranjeros.

El momento es, pues, de expectativa. Los arbitradores van á decidir quién tiene razón: si el Gobierno de Antioquia, que afirma haber faltado á sus compromisos los Contratistas, ó éstos, que le devuelven el cargo al Gobierno; si el Departamento, que pide rescisión del contrato con indemnización de perjuicios, ó la Compañía inglesa, que sostiene lo contrario, y pide por su parte, asimismo, indemnización por las faltas que le imputa al Gobierno.

Si el laudo nos fuere favorable, santo y bueno: San Pedro nos lo bendiga, y gracias á Dios por él. Mas si por desventura ese laudo nos condena á pagar cuantiosa indemnización—y siga ó no

siga cumpliéndose el contrato pleiteado—¿ en qué aprietos va á verse Antioquia para repicar y andar en la procesión, esto es, para hacer Ferrocarril y pagar al mismo tiempo gordas cantidades al extranjero ?

Tiempo es, pues, de que se piense seriamente en ese desgraciado evento, al que, por más que pretendamos imaginarlo como de pesadilla, nadie podrá quitarle su gravísimo carácter de *posible*.

El pueblo, que á las veces expresa con laconismo sentencias de gran sabiduría, dice que “ para todo hay remedio, menos para la muerte.” Tan positivo es esto, que aun en el caso de este fallo adverso—en que con tanto y tan motivado terror se piensa aquí generalmente, dada la actual crítica época—pueden existir elementos de combinación que den resultado satisfactorio y aun ventajoso para los intereses opuestos en la disputa. A la prueba:

Si Antioquia pierde el pleito, supongamos (porque al menos una suposición debe hacerse como base para razonar sobre hechos que están por venir) que se decreta una indemnización de 200,000 libras esterlinas á favor de los ingleses. Pagarla en efectivo constituiría una verdadera imposibilidad, aunque se apelara al medio de vivir oficialmente con la más estricta economía, y aunque se renunciara al Ferrocarril. Y no digamos 200,000 libras: digamos solamente 100,000 ó menos todavía —¿ cómo pueden pagarse prontamente de un tesoro que tiene que servir para tanto y para tantos ?

A la verdad, la perspectiva del gasto inmediato, para liquidar cuentas y poder señalarles á los reclamantes la puerta de la casa—los puertos de Colombia—es bien triste perspectiva. A Dios gracias, para todo hay remedio, menos para la muerte, y en el caso actual, ese remedio puede hallarse sin mucha dificultad, á condición, eso sí, de que se proceda cuerdamente, sin pujos de pontífices y sin inútiles arrebatos. Calma serena, frío cálculo y hacerse bien cargo de la situación, son cosas indispensables en los apoderados de Antioquia, para hallarles término satisfactorio á los resultados de un posible laudo desfavorable al Departamento.

El contrato sobre construcción del Ferrocarril envuelve otro sobre empréstito; y combinados los dos, como se combinaron, exigieron un número considerable de empleados con sueldos cuantiosos. Por otra parte, la consecución del empréstito implicaba una pérdida neta igual á la quinta parte del monto nominal de él: por cada ochenta que se recibieran se reconocerían cien libras al 6 ^o/₁₀ de interés anual. *

Estas dos circunstancias—los grandes sueldos y el descuento inicial, ó sea la notable diferencia entre lo que había de recibirse y lo que había de reconocerse y pagarse algún día con intereses—son los elementos de que puede hoy echarse mano sin vacilaciones para

* El precio de un servicio cualquiera no es jamás *pérdida*: si bien el autor tiene razón en basar sus cálculos sobre la supresión de ese servicio y el pago correspondiente de él.

calcular una combinación QUE DÉ POR RESULTADO LA CONSECUCCIÓN SEGURA DEL FERROCARRIL, sin que para el Departamento resulte mayor gravamen que el yá aceptado en el contrato existente, y sin menoscabo alguno para los contratistas.

Tomando por punto de partida la suposición de que las dos partes contratantes se allanaran á entrar en una reforma del contrato, y teniendo en mira que el objeto exclusivo de él, en lo que se refiere á Antioquia, no es otro que el de *asegurar* la construcción del Ferrocarril, con determinadas condiciones técnicas y por determinado precio, veamos si tal contrato da tela de dónde cortar ese resultado, y si aún sobra algo para común beneficio de las partes. Veamos también si la reforma podría llenar ciertos vacíos y omisiones que en el pacto actual existen, como, por ejemplo, la omisión y el vacío no disculpados ni disculpables de crear cuatro corporaciones deliberantes y sentenciadoras, compuesta cada una de un par de empleados, sin prever absolutamente nada para el caso de disidencia de pareceres. Pudo muy bien en la práctica de ese contrato, que nadie en el mundo hubiera podido saber qué se hubiera hecho si un par de los dos pares de Ingenieros, ó si un par de los dos pares de Depositarios hubieran estado en desacuerdo sobre cualquier punto de su incumbencia respectiva, bien fuera ese punto grave ó baladí. Esto por sí solo daría materia para largas disertaciones; mas como no sea ello el objeto de este escrito, pasemos á ese objeto por sobre unos puntos suspensivos.

Descartando de este asunto—como ante tpo debe descartares—todo interés que no sea el de los contratantes, ¿qué se saca en limpio?

Habiendo cumplido los Ingenieros de Londres la principal de sus funciones, que era dar su concepto ó fallo sobre el sistema de tracción que debe emplearse en el Ferrocarril, su utilidad para lo futuro no es imprescindible, sus obligaciones quedan bastante reducidas, y sus grandes sueldos no bien justificados. La sola supresión de esos sueldos produciría un ahorro tan considerable, que él sólo sería un grande alivio para la carga que un fallo adverso puede echar sobre Antioquia. *

Con la eliminación del contrato de empréstito, otros dos altos puestos ricamente dotados (los de Depositarios en Londres) quedarían virtualmente suprimidos. Ese sería otro gran factor entre los que habrían de aliviar la suerte del Departamento en caso de fallo condenatorio.

En materia de Depositarios pudiera no subsistir por parte del

* Los ingenieros de Londres no sólo indicaron yá el sistema de tracción para el Ferrocarril, sino que aprobaron los planos, completos y perfectos, que trabajó y les sometió la Compañía en los 8 meses que tuvo la obra á su cargo. De tal suerte que hoy con esos planos un ingeniero antioqueño, digamos el distinguido y honrado Luis G. Johnson, podría ejecutar la obra en la más rigurosa forma científica. El Gobierno antioqueño, entregado á Torres Mariño como el pez al anzuelo, lleva gastados más de medio millón de pesos desde que encargó de esa obra al susodicho Gerente de *maneco*, y nada se ha adelantado. Quizá el nuevo Gobernador, si no está en el juramento de pandilla, ponga remedio á ese derroche vergonzoso.

Gobierno sino uno—que debería ser el Administrador General del Tesoro—y otro por parte de los contratistas. Servirían estos Depositarios como guardianes y pagadores, á su respectivo tiempo, del producto de la renta de licores y del subsidio nacional.

En cuanto á Ingenieros, bastaría que el Departamento instituyera uno (que no se ve por qué no podría ser antioqueño) para poner el visto bueno ó el reparo correspondiente á la obra que fueran entregando los contratistas.

Tanto para el asunto del depósito como para el de entrega y recibo de la obra, debería crearse la plaza transitoria de un tercero, nombrado en cada caso de discordia por las partes contratantes ó por los respectivos Ingenieros ó Depositarios; tercero de fallo inapelable, en bien de la brevedad. El pliego de condiciones á que hubiera de ceñirse la obra, podría muy bien ser el mismo que en el contrato anterior se adoptó con el título de *especificaciones*, previas las reformas que la experiencia, el estudio y la discusión de que ha sido objeto esa pieza, pueden sugerir. Opinan doctos en la materia, que tal documento adolece de imperfecciones, bien que hay fundados motivos para creer que los defectos notables que contiene no estaban en el original, y que se debieron á la traducción, al entremetimiento de manos imperitas, y algo acaso á los impresores.

Simplificando así el contrato; precisando perfecta y claramente las condiciones de la obra; quedando reducida la cuestión de crédito al que tengan por sí mismos ó puedan obtener los contratistas; *concretando el Gobierno sus obligaciones al pago* (parte al contado y parte en pagarés á favor de los contratistas directamente) *de la obra que se le raya entregando YA HECHA, ajustada á las condiciones estipuladas y en proporción de tanto dinero efectivo por tantos kilómetros ó por tantas millas ó leguas*; estatuyendo la pérdida total ó parcial, para los contratistas, de lo que se les esté debiendo cuando abandonen la obra, si la abandonan; haciendo todo esto, *el resultado infalible sería la consecución segura del Ferrocarril* en un tiempo máximo comprendido en lo que falta de esta década, y por un precio máximo no mayor que el estipulado en el contrato pendiente, *incluyendo en tal precio cualquier suma que se ordene pagar como indemnización.*

No dando nada sino por obra entregada á satisfacción del Gobierno, con la norma del pliego de condiciones ajustadas, desaparecería todo motivo para esas inquietudes y recelos—sinceros muchas veces—que nos mantienen en sobresalto angustioso por el temor de que gracias á algún arte de birlibirloque nos escamotee alguno la hucha pública. Y no pagando al contado sino solamente como la mitad de la obra que el Gobierno fuera recibiendo, ni al más sutil suspicaz y desconfiado podría ocurrírsele el temor de que el Ferrocarril quedara inconcluso, porque se necesitaría ser tonto de capirote para no concederles á los contratistas siquiera razón natural, y para suponer que pudieran, racionalmente, irse del país y perder parte siquiera de lo que se les adendara.

En el orden de las hipótesis, no es inverosímil la de que los contratistas pidan el cumplimiento del contrato primitivo con indemnización de perjuicios por la conducta del Gobierno departamental en el asunto, conducta que unos encomian por recta, justa, enérgica y enérgica, y que otros tildan de ligera y aun de atolondrada: (allá dirá el laudo cuál de esas opiniones patrocina). Si el laudo fuere favorable á los contratistas, si les resuelve su solicitud con un “como piden,” la suerte del Departamento, en lo que el contrato primitivo tenga de perjudicial para él, quedaría agravada con nuevas y agobiadoras erogaciones para reparar perjuicios. Y aquí sí que vendría lo de la dependencia y el pupilaje, teniendo talvez que reconocer deudas que al fin y al cabo nos traerían desmedro y sonrojos.

¿ Cuánto mejor no sería, al acaecer semejante dolorosa eventualidad, ó antes de que ocurriera, poder llegar á un avenimiento que diera por resultado *asegurar perfectamente la realización del ansiado Ferrocarril en un tiempo relativamente corto, sin un centavo mas de gravamen para nosotros que el del contrato primitivo*, fijando y esclareciendo todo punto dudoso, y quitando todo asomo de futuras diferencias ?

Cuánto mejor no sería matar de una vez por siempre todo germen de posibles complicaciones futuras, mayormente si se *asegura* se el resultado que Antioquia anhela hace tanto tiempo ?

Bien se comprende que los anteriores conceptos han de encontrar formidable oposición en las personas que en este asunto llevan comprometido orgullo, vanidad, amor propio, soberbia, ó siquiera algún interés material contrario á la idea de comprometer los recursos departamentales en la obra del Ferrocarril. Mas por disculpables —ó legítimos si se quiere— que sean esos móviles, nada valen ellos ante otros intereses más amplios y extensivos; el interés de las multitudes que agonizan de hambre enclavadas en estas breñas por falta (entre otras cosas) de una vía que les traiga de fuera alimentos baratos; y el interés del mayor número de antioqueños de criterio propio, independiente y desapasionado, para quienes la cuestión del Ferrocarril estriba toda en el cálculo y en el número, y se sintetiza en la mayor baratura posible de la obra, y en la seguridad de que se construya.

En vez de las cien cláusulas, bien extensas muchas, del contrato primitivo y de los que de él se originaron—contratos que forman intrincado laberinto, comprensible solamente á fuerza de bien largo y detenido estudio—en vez de esas cien y enmarañadas cláusulas, podría encerrarse en unas pocas, claras, precisas y exentas completamente de embolismo, un nuevo contrato, despojado de ribetes y arandelas inútiles, en el cual sólo se trata de ir al grano.

¿ Quién fuera Gobierno ó siquiera cacique departamental para poder darle autoridad bien enfática al proyecto del caso ! Mas como

para pocos alcancen esas distinciones, váyase al viento de la publicidad un ligerísimo bosquejo de esa idea, no con la esperanza de que ella penetre en cerebros prevenidos, obstinados y recalcitrantes, sino con la única de que siquiera por un momento le presten su atención personas ajustadas, imparciales, de razón fría, y libres de perjuicios :

PERMUTA DE PAGO DE INDEMNIZACIÓN POR REFORMA DE CONTRATO.

Entre el Gobierno antioqueño y la Compañía Punchard, se ha celebrado el siguiente pacto :

1º Cada una de las partes renuncia á toda reclamación pretérita ó futura respecto de la otra ;

2º La Compañía se obliga á reconstruir el Ferrocarril de Puerto Berrio á Pavas, y á construir el de Pavas á Medellín—conformándose en un todo al adjunto pliego de condiciones—antes del 1.º de Enero de 1901.

3.º El Gobierno cede á la Compañía, con destino especial á la ejecución de la obra, lo siguiente (aquí lo estipulado en las cláusulas II, III y IV del contrato de 24 de Septiembre de 1892).

4º El Gobierno pagará á la Compañía... libras esterlinas por cada kilómetro de ferrocarril que la última entregue concluido de acuerdo con el pliego de condiciones ; lo que toca decirlo á una junta compuesta de un Delegado por parte del Gobierno y otro por parte de la Compañía.

5º El pago de cada kilómetro se hará el primer día del mes siguiente al en que se presente la cuenta de cobro debidamente visada, en dos partes : la mitad en libras esterlinas ó su equivalente en papel-moneda nacional, y la mitad en un pagaré con plazo de... y al interés de... por ciento anual. Cuando la ley colombiana permita la emisión de billetes ó documentos reconocibles al portador, la Compañía tendrá derecho á que se les dé tal forma á los que en lo sucesivo se le expidan, y á que en la misma se conviertan los ya expedidos.

6.º Todos los bienes muebles y raíces pertenecientes á la empresa del Ferrocarril se inventariarán y avaluarán por un perito que nombrará el Gobierno y otro que nombrará la Compañía ; y cuando el valor de los pagarés expedidos exceda de tal avalúo, el Gobierno entregará á la Compañía todos esos bienes, lo mismo que la administración y explotación de la empresa. La administración y explotación se harán en cuenta corriente, que se liquidará con el Gobierno á la entrega de la obra, y al mismo interés de las obligaciones firmadas por el Departamento á favor de la Compañía. Mientras se efectúa la devolución de tales bienes, que será cuando se verifique la entrega definitiva de la obra, y hasta que ocurra tal entrega, la Compañía los conservará por lo menos en el estado en que los reciba. No obstante dicha entrega, la franquicias oficiales que existen actualmente, subsistirán.

7º Hasta la conclusión de la obra, es de cargo de la Compañía

la conservación de lo que haya construído, lo mismo que la de la obra entera por el resto del año en que se realice la entrega.

8.º La Compañía se obliga á tener en perfecto estado de servicio las siguientes porciones continuas de Ferrocarril en las épocas que se designarán :

El 1.º de Enero de 1896, sesenta kilómetros, contados de Puerto Berrío ;

El 1.º de Enero de 1897, treinta kilómetros más ;

El 1.º de Enero de 1898, veinticinco kilómetros más ;

El 1.º de Enero de 1899, veinticinco kilómetros más ;

El 1.º de Enero de 1900, treinta kilómetros más ;

El 1.º de Enero de 1901, el resto de la vía.

9º Si la Compañía faltare al cumplimiento de esta estipulación, pagará por vía de multa al Gobierno la mitad de lo que éste haya de quedar á deberle por pagarés, respecto de la porción que haya dejado de construirse en la respectiva época. Si la falta consistiere en haber dejado de construir en la época señalada más de la mitad de la correspondiente porción, este solo hecho bastará para la caducidad del contrato, á opción del Gobierno.

10 El Gobierno faculta á los contratistas para que cuando el Ferrocarril haya pasado de Pavas, y antes de estar todo terminado, puedan hipotecar la parte construída, hasta por el monto de lo que á la fecha de la hipotecación valgan los pagarés por resto del valor de la obra hecha, y por no menor plazo ni á mayor interés que los estipulados en tales pagarés.

11. Cuandoquiera que haya desacuerdo entre comisionado del Gobierno y comisionado de la Compañía para resolver cualquier asunto relativo á éste contrato, las partes designarán un tercero que resuelva la diferencia, en calidad de árbitro inapelable. Si no se acordaren las partes para tal nombramiento, lo harán los mismos comisionados disidentes, en cada caso.

Por de contado que este embrión de proyecto, improvisamente escrito, es susceptible de simplificación en su fondo, y admite los pormenores y desarrollos que pueden ponerle personas competentes.

Mas es lo cierto que si la Compañía inglesa, en el evento de que la sentencia arbitral la haga acreedora á indemnización, la renuncia de redondo y acepta la idea general de reforma expuesta en las líneas anteriores, puede muy bien llegarse al resultado de que Antioquia asegure perfectamente la realización de su sueño dorado—la vía férrea del Magdalena—sin costo mayor del que le imponía el contrato anterior. Debe repetirse para concluir : en ese evento desgraciadísimo pero posible, de que Antioquia sea condenada á una indemnización que no pueda pagar y que tenga que reconocer en condiciones quién sabe cuán onerosas, mejor, mucho mejor que todo es cortar de una vez por todas males presentes y futuros,

reduciendo todo este embrollo á un contrato corto, neto, claro y sencillo en que se estipule sin rodeos el clásico “dando y dando,” y en que los ingleses prescindan por completo de tal indemnización y aseguren perfectamente la construcción del Ferrocarril.

Medellín, Julio de 1894.

* * *

UN CACHITO

Tan insustancial nos había parecido un *cachito* que contó por ahí en *El Herald* el señor X. Y. Z., que no habíamos querido hacerle los honores de la mención en este diario. Pero yá que á *La Patria* le pareció “original” esa simpleza y de tanta fuerza contra el papel-moneda, que de seguro acabará con él, séanos permitido engastar esa joya en *Los Hechos*, sobre todo por lo de “la punta del cachito” á que se refiere el apreciado colega y que nosotros suponemos que la tal punta será el remate del cuento, pues si ese *cachito* no acabó en punta, es porque no la tiene en parte ninguna.

Y para que no pierda de su ático sabor ni una pizca, lo reproducimos en su tenor literal:

“Para terminar, por hoy, con lo relativo á la eficacia del papel-moneda, por sí sólo, como instrumento de fomento, recordaremos un *cachito*. Dos caminantes que se detuvieron á la puerta de uno de esos hoteles que se encuentran, de cuatro en cuatro leguas, en las llanuras del Tolima, en solicitud de almuerzo, obtuvieron de la *patrona* la respuesta acostumbrada. Uno de ellos se acordó de que sabía hacer sopa de piedras é inquirió si habría cerca alguna *quebradita*, lo que excitó la curiosidad, y aun algo más de la patrona, quien lo guió hasta el próximo manantial. Allí escogieron la clase de gujarros que eran comibles y, con regular provisión de ellos, fueron á la cocina, pusieron la olla, prendieron fuego y fueron obteniendo sucesivamente la sal, manteca, cebollas y hasta trocitos de yuca y plátano (carne sí era cierto que no había), que al principio no se encontraron. Las piedrecitas eran chupadas y puestas intactas á un lado, tomando lo demás la dirección conveniente. No consta á qué le supiera á la patrona el principal ingrediente del festín (pues naturalmente estaba interesada en ello, pero si acaso quedasen dudas acerca de tal clase de alimento, podrían sacarlos de ellas los consumidores de aguardiente en Antioquia, que hayan probado los fondos procedentes del empréstito *Punchard*.”

Los que hayan leído íntegro el artículo de X. Y. Z., verían que en él se desata contra las *exploraciones* también, sin duda criticando la exploración del Meta que contrató con tanto acierto el señor Vicepresidente de la República, y cuyos resultados completos y satisfactorios han sido presentados en estos días al Ministerio de Fomento por los distinguidos ingenieros de la casa *Punchard*, encargados de esa labor, cumplida con toda exactitud.


La navegación del Meta y un desarrollo cualquiera de la ubé-

rima región oriental, han tenido la fortuna de hallar un crítico *cachero* en el señor X. Y. Z., quien parece que en sus tiempos fue también adverso al telégrafo en Colombia y á otras cuantas medidas de los Gobiernos progresistas.

Según se vió atrás, el cachito de la quebradita y las piedritas y el tocinito acabó contra la casa Punchard, que también ha gozado de la fortuna de que el crítico de los cachitos le aplique su sal tan... salesiana. Si ese señor (que también pregonó á Rafael Torres Mariño como específico de honradez y sabiduría) se tomó alguna vez la pena de leer los contratos de la casa Punchard con Antioquia y el Gobierno Nacional, ha debido observar antes de contar sus cachitos *que para el empréstito NO SE FIJÓ PLAZO* dentro de los cuatro años y seis meses de que la Casa disponía para hacer el Ferrocarril; que conforme al artículo VIII del respectivo contrato, la Casa podía hacer la obra con sus *propios recursos*, mientras la oportunidad del empréstito llegaba; que conforme al artículo 6º del *último contrato adicional* con Antioquia, la Casa quedó en absoluta libertad *para fijar las ÉPOCAS de la emisión del empréstito*; que por varios artículos de los contratos la Casa *podía aplicar al pago de obra hecha* las libranzas antioqueñas contra los rematadores de la renta del *cachito*, y los bonos nacionales; que para los grandes trabajos técnicos que se ejecutaron (y que se le mostrarán á X. Y. Z. cuando quiera verlos), así como para los de reconstrucción que se estaban haciendo, á pesar de la oposición ciega de Torres, la Casa estaba suministrando fondos, de acuerdo con el contrato, por cuanto Torres no quiso volver á firmar ni un certificado de Mayo en adelante y *retiró su firma* de los que yá había firmado, por odio á la Casa, pues el señor Spencer no le quiso dar más dinero que ilegalmente Torres seguía pidiéndole; que el mismo Torres confiesa, y es notorio, que la Casa había arreglado yá con el *London & Westminster Bank* para que esta fuerte entidad suministrara por cuenta de la Casa los fondos que demandara la marcha progresiva de la obra, mientras llegaba la ocasión propicia de lanzar el empréstito de Antioquia (no de la Casa), de modo que no fueran á sufrir un fracaso vergonzoso Colombia toda y la Casa *apoderada y autorizada* para esa operación.

El señor X. Y. Z., si lo sabe, y si no lo sabe yá jamás lo aprenderá, que eso de lanzar un empréstito, llamado "Empréstito antioqueño para el Ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín" en el mercado de Londres, ó en cualquiera otra parte, es una operación delicadísima y que requiere tiempo y organización, si no se quiere llegar al fiasco inmediato tontamente.

El señor X. Y. Z. sí sabe que "en todo tiempo puede descontarse un pagaré de mil ó más pesos, venderse una partida de ganado, comprarse en Europa ó venderse en Medellín una factura de zarazas ó de quincallería; pero que la emisión de un empréstito por más de un millón de libras esterlinas, es decir, el hecho de pedirse al público que dé su dinero prestado, exige cierto trabajo preparatorio y el que se aprovechen momentos y circunstancias oportunos."

Estas palabras se las dijo el comisionado, señor Barrientos, á los miembros de una Junta oficial, en Medellín, que observaban lo que no ha observado todavía el señor X. Y. Z., á saber: *que no se fijaba plazo para la emisión del empréstito*. Y seguía diciendo el comisionado: “Esa oportunidad no puede fijarse desde ahora.  A lo que sí se comprometen los contratistas, en cambio de las condiciones ya expresadas y *de la autorización para emitir el empréstito*, es á hacerlos efectivos y á entregar la obra terminada dentro de cuatro años.”

Además, el señor X. Y. Z. debe saber que los contratos no comenzaron á regir sino el 26 de Enero de 1893, en que el Gobierno de Antioquia entregó á la Casa la línea de Puerto Berrío á Pavas; que las libranzas que emitió el Gobierno allá *eran ineficaces*, en la forma en que se las emitió, *para respaldar la primera emisión del empréstito, si se hubiera lanzado éste en los primeros ocho únicos meses que duró el contrato*. En efecto, el Gobierno de Antioquia emitió sus libranzas en esta indebida forma: \$ 40,000 que se vencían el 30 de Abril; \$ 193,670 el 31 de Agosto; y la mayor parte, \$ 266,330, el 31 de Diciembre. “De manera—dijo la Casa en carta al Ministro colombiano—que menos de la mitad de la suma de £ 50,000 vendría á servir, puesto que las sumas que se vencen el 31 de Diciembre sólo podrían contarse como utilizables en el año entrante. Además—continúa la Casa—debemos hacer notar que la suma de £ 750,000 en Bonos nacionales, que según el contrato debían ser depositados por el Gobierno nacional y que se vencen á razón de £ 3,125 mensuales, no fueron depositados sino el 15 de Junio (5 meses de mora), y nó en poder de los depositarios de Medellín, *de acuerdo con el contrato*, sino en el Banco Nacional; de tal modo que durante cinco meses no se pudo contar con fondos de esa fuente, y sólo con \$ 40,000 el 30 de Abril de los pagarés de la Renta de Licores; y mientras nosotros *invertíamos fuertes sumas*, la única cantidad recibida por nosotros en pago de certificados ha sido la de £ 5,114. 7. 1.”

Debe saber también el señor X. Y. Z. que el empréstito *hubiera sido perfectamente inútil* en todo el año de 1893, por la palpable razón siguiente: Los planos y perfiles de la línea tenían que ser enviados para su examen y aprobación ó modificación ó rechazo á los ingenieros de Londres, por obligación expresa del contrato y *tres meses antes de comenzar á ejecutar trabajos*, so pena de violación á la letra del contrato. La Compañía envió á Londres esos trabajos oportunamente; pero de allá no los devolvieron aprobados los empleados del Gobierno sino *después que el Gobernador* había hecho lo que hizo el 19 de Octubre. De suerte que apenas en Noviembre ó Diciembre se hubiera podido emprender trabajos con entereza, como dice el contrato. ¿Qué hubiera sido de los \$ 500,000 antioqueños pagando intereses de un empréstito que el mismo Gobierno y sus empleados hicieron innecesario?

Bien sabido es que desde Junio el señor Spencer quiso comenzar en grande esos trabajos y solicitó para ello el concurso del espe-

oficio Ingeniero Oficial; pero también es sabido que éste *se negó en todo tiempo á ello*, pues eso desquiciaba el plan obstruccionista y pérvido que se formara en mala hora aquel empleado, yá tan tarde conocido. También es sabido que los trabajos que ejecutó Mr. Spencer en la línea no se le pagaron; que los ejecutó por sobre todos los obstáculos que se le ponían y que con ellos luce ahora sus Informes el específico Gerente.

Se recordará por el señor X. Y. Z. que Torres llegó á Medellín “tumbando por dinero”; que como las libranzas no comenzaban á ser cambiables por dinero comible sino en Abril, Mr. Spencer, á pesar de su repugnancia por la indebida exigencia de Torres, al fin le dio el dinero que le pedía el presunto Fiscal de la Casa; que esos \$ 40,000 del Gobierno de Antioquia no cubrían ni aun los certificados por gastos preliminares; que estos certificados fueron desconocidos de mano poderosa por el Gobernador de Antioquia; y en fin, que ese Gobierno, cuando resolvió alzarse con todo, violando ruidosamente los contratos, encontró en poder de los depositarios cuasi intactos los \$ 500,000 que en ellos había depositado.

Tan cierto es esto, que le parecerá al señor X. Y. Z. por lo menos dudoso, que deja de ser cierto para ser ciertísimo; es decir, el Gobierno departamental no sólo encontró en el depósito las £ 50,000 convenidas, yá mermadas con los sueldos de Torres y algún certificado que sí cubrieron los Depositarios, sí que, además, esas libras se CUADRUPLICARON milagrosamente con la sola expectativa dolorosa en que estuvieron de llegar á servir para el ferrocarril. Este milagro, que es invención del autor de cierta *Refutación* vergonzante que ha andado por ahí, seguro está de que haya quien lo explique, pero el milagro vamos á verlo.

Disertando dicho autor acerca de las muchas y poderosas razones que el Gobernador Vásquez B. diz que tuvo para tomar la resolución de 19 de Octubre, dice, soltando el trueno gordo para asustar campesinos de los de *cachitos*:

“La ordenanza autorizó al Gobernador para celebrar los contratos (otras veces dicen que no lo autorizó); los celebró, y cuando todavía conservaba la autorización, que fue retirada por la Ordenanza 4^a de 1893, se convence de que los contratistas, señores Punchard & C^o, no están cumpliendo sus obligaciones, Y VE QUE LLEGA EL DÍA DE DARLES; £ 200,000 MIL (sic) LIBRAS ESTERLINAS! ¿Como mandatario debía cruzarse de brazos y dejar que se causase un grave perjuicio al Departamento, ó tenía obligación legal y moral de impedirlo? El mandatario, dice el artículo 2,175 del Código Civil, debe abstenerse de cumplir el mandato, cuya ejecución sería manifiestamente perniciosa al mandante. (Y si yá en ejercicio del mandato ha celebrado un contrato, solemne y perfecto, lo debe romper para que la parte agraviada lo demande, se lo haga cumplir y le cobre todos los perjuicios—daño emergente y lucro cesante—que por la salvajez de hacerse justicia por su propia mano, rompiendo el pacto, deben recaer sobre él ó su mandante. ¿Qué jurisconsulto!) Y en este caso

en que el dinero público no se había entregado á los contratistas, si el Gobernador juzgaba que podía perderse, ¿no debía abstenerse de seguir cumpliendo el mandato?” (Página XXXIII, *Refutación*).

Como se ve, las £ 50,000 se volvieron en 19 de Octubre £ 200,000; de manera que el Gobierno de Antioquia ganó £ 150,000, por lo menos, en el trato con la casa Punchard. Pero no hay tales carneros; eso todo es bambolla y errores y sofismas de cañamazo para tranquilizar la fácil conciencia de los fautores del atentado de 19 de Octubre.

Le suplicamos á X. Y. Z. que se fije en el razonamiento copiado, que es el más sólido de todo el folleto: “La Ordenanza autorizó al Gobernador *para celebrar los contratos*; los celebró, y cuando todavía conservaba la autorización....” ¿Cuál autorización, hombre de Dios? ¿No dice usted que lo autorizaron para celebrar los contratos y que los celebró? Pues si sólo para eso lo autorizaron, si usó y agotó los términos de su mandato, ¿qué otra cosa tenía que ver en el asunto? Después que el Gobernador, en uso del mandato, celebró la negociación, *cesaron los efectos de ese mandato*; y si luego juzgó que aquéllos con quienes había contratado no le cumplían el contrato al mandante, ha debido, en uso de otras atribuciones que tenía como Gobernador y Jefe de la Administración departamental (y nó como apoderado especial para contratar, que yá no lo era), promover lo conveniente por conducto del Ministerio público, que es el mandatario ó apoderado en esos casos, para que los Tribunales decidieran la resolución ó rescisión del contrato, según el caso, con indemnización de perjuicios para su mandante. No se necesita ser brioso campeón de nadie para saber eso que es trivial y de uso diario en las Gobernaciones y Ministerios. En el caso presente, como el Arbitramento estaba previsto en los contratos, el Gobernador ha debido ocurrir á él desde que juzgó lo que juzgó. Pero eso de alzarse es grave; eso de seguir ejerciendo poderes yá agotados, es peligroso. ¿Qué diría el del *cachito* de un hombre que recibiera poder de un su amigo para casarse por él, y luego quisiera seguir ejerciendo de apoderado, porque todavía conservaba autorización?....

Convengamos, pues, para terminar, en que no llegó la hora de que los antioqueños probaran del empréstito Punchard, porque el Gobierno no entendió los contratos que firmó ni los quiso cumplir nunca; y en que para acabar de perjudicar al Departamento y á los consumidores de aguardiente allá, dictó la famosa resolución de 19 de Octubre, que está en tela de juicio ante el arbitramento y que no ignoramos á qué les irá á saber, en suma, al patrón que la dictó y á sus cómplices.

* * *

CRÉDITO EXTERIOR

Dada la situación á que han traído el crédito de Colombia sus administradores públicos desde hace quince años, parece vano esfuerzo y necia porfía hablar en nuestra prensa como para ser oídos allende los mares.

No obstante, hoy creemos conveniente dar de mano á la diaria polémica contra los autores de esta catástrofe que presenciamos, para responder, siquiera sea someramente, al artículo muy interesante que á nuestro país le consagra *The South American Journal*, de Londres, correspondiente al 19 de Mayo último, bajo el sugestivo título de: “CÓMO COLOMBIA ESTIMULA EL DESARROLLO DE SUS FERROCARRILES.”

Metidos nosotros por nuestras propias culpas en este *Radeau de la Méduse* del atraso y el descrédito; remando siempre en revuelta mar de incertidumbres políticas; viajando á pie ó en burro, como el filósofo de Ginebra ó el escudero de don Quijote; llenos de constituciones políticas y de nociones elevadas y abstrusas en ciencias abstractas y trascendentales, pero sin haber logrado constituir siquiera una raza uniforme y un sólido estado social, que garanticen la paz y el progreso, y careciendo, además, de capitales efectivos y conocimientos prácticos con qué explotar nuestra rica exuberante naturaleza, nos asemejamos á los ídolos bíblicos de cabeza de oro, corazón de plata y pies de barro. Tullidos incurables de la civilización, contemplamos y leemos alélados los prodigios y adelantos de todos los pueblos del globo, sin alcanzar á ver en ninguna lontananza el Santo milagroso que nos grite el “Levántate y anda” salvador.

Aunque todos sabemos que la civilización no anda en mula y que sólo el crédito exterior puede ponernos las andaderas que necesitamos, lejos de hacer esfuerzos perseverantes y serios para obtener los beneficios del riel y el auxilio de la bolsa universal, parece más bien que deliberadamente queramos renunciar á esos factores poderosos y encerrarnos en la impotencia de nuestro atraso y desidia coloniales.

Consideraciones como éstas han dictado el artículo en cuestión, de que debemos tomar nota, aunque no fuera sino para saber lo que se piensa de nosotros en el mercado inglés, que de modo tan directo nos interesa.

“Difícilmente se hallará otro país—dice el periódico citado—que necesite tanto como Colombia de buenas vías de comunicación interna. Sería ese un verdadero paraíso, si los valles y sabanas que se alternan entre sus montañas pudieran cruzarse de vías férreas; mas hoy, solamente en globos aerostáticos podría verificarse ese viaje imaginario. Como el país carece de capitales y brazos, lo natural es que haya pensado en el capital extranjero para que lo redima; y por esto, que haya ofrecido como seguridad á esos elementos algunas rentas y valores que animarán á los prestamistas. Las dificultades financieras que afligieron hace poco á la Argentina, Brasil y Chile, y paralizaron en esos países la construcción de Ferrocarriles y otras obras, hacían más favorable la situación para los países situados hacia el Norte, como Venezuela, Colombia y la América Central, quienes han podido aprovechar estas circunstancias propicias...”

“Tal fue el caso de Colombia—continúa *The South American*

Journal—cuando, hace poco tiempo, contrató con la eminente Casa constructora de Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o la construcción de dos Ferrocarriles importantes (los de Antioquia y Santander), comisionándola y apoderándola los Gobiernos contratantes para procurar, al mismo tiempo, un empréstito extranjero para la ejecución de las obras en cierto plazo. . . .”

Entra luego la hoja londinense á narrar la historia de esos contratos, de un modo nada lisonjero para nosotros, desgraciadamente, y en la cual narración incurre en algunos errores, que son los que nos proponemos rectificar.

Tiene razón el órgano financiero que á estos países consagra su atención, en decir que los contratos fueron aprobados por el Gobierno Nacional; que para su cumplimiento se empeñaron ciertas rentas y valores que se depositaron en manos de terceros, y olvida decir que los mismos Ferrocarriles quedaban hipotecados á los prestamistas, y fueron entregados á los constructores; tiene razón en decir que la época para lanzar el empréstito quedó al arbitrio y elección de los señores Punchard & C.^o, que eran quienes podían saber cuándo era oportuna esa delicada operación; que mientras el empréstito se lanzaba las obras irían adelantándose con fondos de los contratistas y de los depositados para el pago; que la dirección técnica de las obras estaba encomendada á Ingenieros de primera calidad; que los certificados por obra hecha y demás gastos previstos en el contrato, una vez revestidos de las formalidades legales debían ser cubiertos por los Depositarios nombrados al efecto; y que esos certificados fueron rechazados por el Gobierno de Antioquia (en Santander todo marchó honradamente), sin razón ninguna válida y de la manera más estudiada para desacreditar la empresa y el país.

En todos estos pormenores y en muchos otros que cita el periódico que comentamos, y que sería largo enumerar, está en lo cierto; pero no lo está al asegurar, como asegura ó insinúa, que todos los procedimientos del Gobierno seccional de Antioquia hayan obtenido la aprobación y sanción del Gobierno Nacional. Eso nó.

El Gobierno Nacional ha podido desentenderse de una obra que en los mayores respectos correspondía al Departamento, y dejar que los Gobernadores de Antioquia tomaran ciertas resoluciones, aun la más grave de suspender estruendosamente el cumplimiento de obligaciones que jamás llenaron en todo, como se debía, sin “objectarlas,” pero siempre á reserva de hacerles cumplir otras, consecuenciales y posteriores, en que el honor y el interés nacionales iban y van comprometidos.

Es esto justamente lo que ha pasado con la cuestión del Arbitramento previsto en los contratos para dirimir todas las diferencias que pudieran ocurrir entre las partes. Esta cláusula primordial se instituyó en el contrato para el caso de no cumplimiento de él por alguno de los contratantes. El Gobierno de Antioquia comenzó por no cumplir *de hecho* todo el contrato de buena fe y como ley

para las partes, cual lo quiere nuestro Código Civil; luego, en Octubre último, resolvió decir *urbis et orbi* que no lo quería cumplir, por motivos suyos que quiso inventar. Para estos casos era para los que la Compañía le había hecho firmar á su contraparte (aprobando el Gobierno Nacional) la condición esencial del Arbitramento.

Cuando el Agente de los Contratistas se impuso de las resoluciones del Gobierno de Antioquia—y antes de ellas también—lo invitó á formar el Tribunal de Arbitros, para que ese Tribunal diga quién tiene la razón y quién le debe á la parte contraria la indemnización civil prevista en las leyes.

Como el Gobierno de Antioquia se negase á una cosa tan justa y tan solemnemente pactada, el Agente de Punchard & C.^o ocurrió al Gobierno Nacional, ante quien, como ya es demasiado sabido, halló el apoyo que era de esperarse. Ni los antecedentes del Gobierno, ni la inteligencia del pueblo colombiano, á que alude *The South American Journal*, se prestan á que se interprete su conducta como la de cómplices ó secuaces de las cosas malas que llevó á cima en su gobierno el señor Miguel Vázquez B., ex-Gobernador de Antioquia y enemigo cerril de los contratos.

La intervención del señor Jenner, Ministro Británico, ha sido meramente amistosa y ha encontrado siempre ante el Jefe actual de la República la más benévola y digna acogida. Estamos seguros de que sean cuales fueren las “instrucciones” que el Gobierno de Su Majestad le haya comunicado, al decir del *South American Journal*, (*) jamás llegará el caso de que él se vea precisado á usar de ellas. Suplicamos al redactor del periódico tantas veces citado, que pase á las oficinas de Punchard & C.^o, en Londres, y allí le darán nota de la Resolución de 23 de Mayo próximo pasado (tres días posterior al artículo que él nos consagra), y por ella verá cómo se administra justicia en Colombia.

Nuestro Gobierno Nacional sabe muy bien que sin equidad y exactitud en el cumplimiento de los contratos, jamás el capital extranjero vendrá á fecundar nuestra incipiente industria, y los empleados subalternos que se apartan de esta línea de conducta reciben su merecido; ya en Antioquia hay otro Gobernador que tiene órdenes terminantes de cumplir la Resolución de 23 de Mayo; y si bien es verdad que no ha procedido con la diligencia que debiera, dados los intereses que se ventilan, y que aún están al servicio del Gobierno los que causaron en Antioquia los daños que ahora todos deploramos, ello es que se entra de nuevo en la vía de la rectificación de errores y desaciertos.

(*) The contractors have now invoked the aid of H. M. Government, and the Foreign Office has instructed Mr. JENNER, H. M.'s Minister at Bogotá, to approach the National Government of Colombia on the subject.

ARBITRAMIENTO.

Procedente de la Gobernación de Antioquia, aunque carece de autenticidad oficial, ni lleva firma de ningún autor que lo respalde; así, como hijo de la piedra, ha llegado por acá un cuaderno que se intitula: “REFUTACIÓN AL CONCEPTO DEL DOCTOR NICOLAS ESGUERRA SOBRE LOS ASUNTOS DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA,” el cual cuaderno ha sido comentado aparatosamente por la prensa de esta ciudad y la de aquel Departamento.

El objeto manifiesto de este escrito, desleído en un centenar de páginas, es el de contradecir la constitución del Tribunal de Arbitramento estipulado en el contrato, y “que ha sido, como se sabe, el *desideratum* de la Casa contratista y de quienes le han prestado sus servicios de abogados,” según lo expresa el mismo *Correo Nacional* en sus elogios al cuaderno.

De algo más que extemporánea puede calificarse esta publicación, toda vez que ha sido hecha después que el Gobierno que ahora preside el señor Fernando Vélez Barrientos había recibido la orden superior, imperativa, de proceder á nombrar el representante de Antioquia que, en esta ciudad y de acuerdo con el Ministro de Fomento y el representante de la Casa Punchard & C^o, ha de proceder á otorgar la escritura ó documento de compromiso arbitral, conforme á la ley y al contrato, que es la ley primordial de las partes contratantes.

En efecto, desde el 23 de Mayo de este año dictó el Gobierno Nacional la Resolución sobre arbitramento, acatando, ante todo la justicia y la palabra empeñada tan solemnemente con la Casa contratista, y dando así razón de autoridad eficacísima, no solamente al *Concepto* del Doctor Esguerra, sí que también á las repetidas y concienzudas instancias que el Agente de la Casa, señor Spencer, había venido haciendo al Gobierno de Antioquia desde el 9 de Octubre del año próximo pasado, sobre el mismo tema.

De manera que el folleto en cuestión, por su objeto directo, y aparte de otras alegaciones que contiene contra la Casa Punchard y la jurisprudencia, es obra de oposición neta al Gobierno Nacional y de verdadera rebeldía á las instituciones; tanto más si se tiene en cuenta que la Resolución de Arbitramento, que el cuaderno combate teóricamente, el Gobierno que lo lanzó á la publicidad la combate prácticamente, no obedeciéndola ni ejecutándola.

Buscar como pretexto para desobedecer y burlar una orden perentoria del Excelentísimo señor Vicepresidente y su Ministro de Fomento aquello de que la cláusula del contrato que instituyó el Arbitramento es nula é ineficaz, no puede tomarse en serio siquiera; pues no es concebible ni de explicación satisfactoria alguna el que dos Gobiernos del país, ambos muy ilustrados, asesorados ambos de los mejores abogados que escogieron, acabaran por celebrar la más ruidosa negociación de estos tiempos, interpolándole al contrato, á sabiendas, y de mala fe por tanto, cláusulas nulas é inefica-

ces, para alegrárselas luego á respetables extranjeros que vinieron á tratar confiados en la fe pública del país; ó bien, que todos esos Abogados, Secretarios, Gobernadores, Ministros y Magistrados de toda suerte, que intervinieron en la celebración y términos del contrato, no supieran la legislación vigente en su propio país sobre arbitramento, y la violaran inconscientemente, y la siguieran violando todavía, en los contratos de esta naturaleza que celebran.

Como ninguna de estas dos soluciones es honrosamente aceptable para el país y sus funcionarios, hay que convenir (como es la verdad) en que lo estatuido en el contrato sobre la jurisdicción arbitral á que se le sujetó, es perfectamente válido y corriente y debe cumplirse al pie de la letra.

El Gobierno Nacional, estamos seguros de ello, no consentirá por más tiempo el que sus agentes subalternos de Antioquia echen debajo de la mesa las órdenes constitucionales, legales y necesarias que les comunica regularmente. En este sentido, nuestra confianza en el actual encargado del Poder Ejecutivo es fundada.

Además, no puede un espíritu recto comprender cómo es que un Gobierno que fué siempre honrado, como el antioqueño, se obstina, renuncia, insulta ó hace insultar en su prensa oficiosa, tan sólo porque se le demuestra que debe cumplir su palabra empeñada en un punto importante de unos contratos que el mismo Gobierno dice y sostiene que *“están vivos esperando la sentencia que dé fin al asunto”* (página XXXIV del folleto). Y estando vivos los contratos, como siempre lo ha sostenido el señor Spencer, está viva la cláusula sobre arbitramento; luego la sentencia que dé fin al asunto, debe ser la sentencia de ese respetabilísimo Tribunal que va á constituirse y que fué previsto en ellos.

Es esta la ocasión de repetir, por tercera ó cuarta vez, que la Casa jamás ha desconfiado del Poder Judicial muy respetable de Colombia, nó. Pero, señores de la lógica: si los contratos están vivos, tienen que cumplirse; y no los cumpliría la Casa si, viéndose en el caso de pedir justicia, como lo está, ocurriera á otros Jueces que á los estipulados expresamente en los contratos. Esto es de sentido común.

Vendrá, pues, el fallo de los Arbitros, al cual se sometieron las partes deliberada y gustosamente. Ese fallo será, no lo dudamos, la expresión elevada de la justicia, sentencia de la equidad y la rectitud, previo conocimiento de causa. Este conocimiento saldrá del estudio completo de las pruebas, documentos y razones de todo orden que presenten las partes al augusto Tribunal. Entonces habrá de verse qué fuerza tiene la tan celebrada REFUTACIÓN y demás argumentos y pruebas que aduzca el Gobierno de Antioquia. Por ahora la Casa y sus abogados y amigos esperan, tan confiados al menos como el Gobierno, sus abogados y amigos, el triunfo de su causa; el cual más se deberá á la sola exhibición de las pruebas, que á arguciosas disertaciones de abogados ilustres, briosos campeones y demás colgajos que le han echado al cuello al autor anónimo de la REFUTACIÓN.

Lo que sí no se puede tolerar sin correctivo, es la muletilla que se pasan unos á otros ciertos periodistas que deben vivir de su trabajo ó del petardo, pues no hay medio en ello, de que el autor de la REESTUACIÓN “tiene un criterio no torcido por estímulos pecuniarios,” dando á entender que la contraparte no va guiada por otra idea que la de “la avaricia desmedida.” Para que estas farsas agresivas tuvieran algún valor, sería necesario que se acabaran las subvenciones y otras socaliñas que afligen y degradan á cierta prensa; y más que todo y sobre todo, que el Gobierno antioqueño no tuviera la imprudencia de publicar, en las *Relaciones de Caja* de su Tesorería, las no despreciables partidas de dinero contante con que paga sus Secretarios, consultores y abogados, que lo lanzaron á la resolución de 19 de Octubre y que ahora le ayudan cuanto pueden, acumulando sueldos, á sacarlo airoso del tremendo trance.

¡ Oh Lógica, si en tu nombre no se cometen crímenes, cuántas otras cosas se cometen !

* * *

FE PÚBLICA

La casa inglesa de Punchard & C.^o contrató con los Gobiernos nacional y departamental de Antioquia la construcción del Ferrocarril entre Puerto Berrío y Medellín, al tenor de ciertas condiciones especificadas en los contratos y aprobadas por el Censejo de Ministros, por el Gobierno de Antioquia y por el Poder Ejecutivo nacional, después de una pública y solemne discusión que duró más de cuatro meses.

Una de las condiciones de ese contrato era la de someter á la decisión de un Tribunal de Arbitramento todas y cualesquiera diferencias que surgieran de la ejecución de ese contrato por ambas partes. Sábese que esa condición es de uso frecuente en esta clase de contratos, y que los Gobiernos del país la estipulan á cada paso en semejantes convenios. Esa jurisdicción hace parte de la legislación ordinaria y común del país; nada tiene de humillante ni de desventajosa para ninguna de las partes y es más expedita y más barata que cualquiera otra jurisdicción.

En la ejecución de los contratos Punchard se presentaron en cierto momento diferencias graves que no pudieron resolverse *amigablemente* (como la Casa y el Gobierno de Santander resolvieron las suyas, á la primera insinuación del Gobierno), porque el Gobierno del señor Vásquez B. *no quiso* entrar en arreglo ninguno con el representante de la Casa, y se echó por el atajo de la resolución de 19 de Octubre último.

El señor Spencer, apoderado de la Casa, invitó reiteradas veces al señor Gobernador Vásquez B. á que constituyeran el Arbitramento, para que dirimiese, conforme al contrato, las diferencias ya ocurridas y la suerte futura del contrato; todo lo cual fue rechazado por el Gobernador.

Entonces el señor Spencer apeló de las providencias departamentales, basándose en la razón perentoria de que si los contratos eran mixtos y no habían tenido existencia legal sino merced á la aprobación del Gobierno Supremo, así también su rotura y extinción, decretada por el Gobernador Vásquez B., debía someterse á la revisión del Supremo Gobierno, aprobador de ellos y parte contratante también.

Se le negó al señor Spencer la apelación interpuesta, y se le indicó que ocurriera á otros Tribunales no previstos en el contrato, si creía que tenía algunos derechos que hacer valer en Colombia.

Entre tanto, el Gobernador Vásquez B. se echó sobre las *pren- das é hipotecas* que garantizaban los intereses de la Casa contratante, unas de las cuales estaban depositadas en terceros, y las otras en manos de agentes de la Casa, mediante solemne entrega.

El señor Ministro Británico ha intervenido hasta ahora con sus buenos oficios en favor de sus nacionales, y por cuanto el señor Spencer ocurrió de hecho ante el Gobierno contra las resoluciones del subalterno antioqueño.

Desde el 14 de Noviembre del año próximo pasado entró la reclamación de Mr. Spencer al Ministerio de Fomento y apenas el 23 de Mayo de este año se vino á dictar la resolución sobre Arbitramento, que todavía no ha sido publicada, pero que se les comunicó al Gobierno de Antioquia y al representante de Punchard & C.^o, oportunamente.

Hace un mes que el Gobernador Vásquez B. recibió *orden superior* de nombrar un representante de Antioquia, para que de acuerdo con el Ministro de Fomento (asunto mixto) concurre con el apoderado de la Casa á extender la escritura ó compromiso de Arbitramento en esta ciudad.

El Gobernador, lejos de cumplir la orden superior, se retiró del puesto con licencia, como para que su suple faltas nombrara el árbitro, y luégo volver él á seguir disfrutando del puesto, honores y emolumentos.

El suplente—que es el mismo Secretario de Gobierno del licenciado—en vez de nombrar el representante, obedeciendo la orden nacional, pasó el asunto á la Asamblea, para embrollar y darle treguas, burlando una vez más á la justicia, al Gobierno y á la Casa.

La Casa no ha pedido ni pide nada que pudiera siquiera tener visos de injusticia: se trata de que se cumpla una cláusula importantísima de un contrato que “tiene fuerza legal bastante y de opinión, y que consulta los intereses de Antioquia,” según el concepto público del Excelentísimo señor Vicepresidente de la República.

Por esa cláusula las partes contratantes son absolutamente iguales: cada una nombra un arbitrador y el tercero, si se convienen así; si no, para tercero nombrarán la persona que les designen el Vicepresidente de la República y el Ministro Británico, de acuerdo; si estos señores no se acuerdan, las partes sacarán á la suerte

el tercero, para llenar los requisitos de la ley que quiere que los árbitros sean tres, *nombrados por las partes*.

Y si nada hay indevido ni injusto en lo que la Casa solicita y yá ha decretado el Gobierno nacional, ¿por qué los que gobiernan en Antioquia rehusan ese equitativo arbitramento? Yá se puede colegir por qué será: creemos que el Gobierno de Antioquia rehuye el Arbitramento, porque ese Gobierno, á pesar de sus afirmaciones contra la Casa, se juzga mal parado, muy mal parado, ante *la conciencia* de tres hombres de bien, que han de formar el Tribunal de Arbitramento y que habrán de examinar todos los documentos de parte y parte, los trabajos ejecutados por la Casa, las sumas gastadas por ella en obra hecha, lo gastado por los Gobiernos y el modo como éstos cumplieron los contratos.

La Casa no quiere ni ha querido sombras ni misterios. Ante la Comisión arbitral se exhibirán todos los documentos que están en su poder y los que los Gobiernos contratantes le han tomado de las estafetas públicas. Allí, ante ese Tribunal, que dará audiencia pública, deben comparecer cuantos se interesen en este asunto, muy particularmente el señor X. Y. Z., á quien emplazamos para entonces, á ver si con conocimiento de causa se permite sostener cosas como ésta que dice en *El Herald*o y por lo cual escribimos estas líneas :

“No es de esperarse yá la amenaza de un bloqueo si nuestro Gobierno SE DEFIENDE DE ESPECULADORES como los que figuran en los contratos para los Ferrocarriles de Antioquia y Santander. Los tiempos de Makinstosh han pasado.”

El escritor que le dio patente de honradez á un hombre como Rafael Torres Mariño; que absuelve con palabra redonda á gentes que están sentenciadas por todo el país, y que no se cansa de arrastrar las alas del sombrero en las tórridas antesalas del Secretario de Hacienda de 1856-57, no creemos que tenga título alguno para hablar de “especuladores” en ningún sentido ni jamás; pues hay cosas que se hacen por “especulación” ó que no se explican satisfactoriamente.

Cuanto al modo como el escritor mentado interpreta las intenciones del Gabinete de St. James, tambien es de extrañarse la profecía que allí se encierra, y sinceramente deseamos que salga cierta; pero la maña con que allí mismo se aguja y espolea al Gobierno de Antioquia y al Nacional para que “se defiendan,” es decir, para que no administren justicia á los extranjeros que han contraído derechos ante ellos; ese azuzamiento, decimos, tampoco se explicará jamás ante las gentes honradas.

Llevado de solo espíritu fetiquista debe ser como un periódico tan honorable y reputado cual lo es el que citamos, estampa en sus columnas correspondencias antioqueñas en que tampoco hay sentido moral ni respeto á la fe pública.

Si se separan del Gobierno antioqueño, se dice allí, los Vásquez y Vélez Barrientos, autores del atentado de 19 de Octubre, “vol-

veremos á caer en manos de don Abraham García, UNICO PARTIDARIO DE LA CASA INGLESA."

De manera que concurrir á un arbitramento legítimo en obediencia de orden superior, ¿es hacerse partidario de la Casa inglesa? Y ser partidario de la Casa, ¿es ser secuaz de la injusticia? ¿Los Gobiernos no pueden ser y no son á veces injustos?

Pues en este sentido todo Antioquia, que es justo y honrado, está contra los exactores de 19 de Octubre, acompañando con su opinión al Gobierno nacional. Los pocos autores y cómplices en el plan de despojo han caído en el descrédito merecido y pronto serán obligados á presenciar el acto supremo de vindicta judicial en el Gobierno ó fuera de él. Las mejillas se ponen rojas aun en los escondites, cuando la conciencia no ha muerto. . . .

* * *

EL FIN DEL PAPEL MONEDA.

Ahora que tantos escritores, publicistas y aun pancistas de lo más connotado que ha producido la Economía Política, se afanan por hallar algún modo de suprimir el papel moneda y de restablecer la libre estipulación en las transacciones, como que sin esta libertad primordial el comercio, las industrias y la riqueza del país perecen en la atonía; ahora que no ha habido opinión que no se emita, consejo que no se dé y teoría que no se exponga por ver de llegar á ese resultado apetecido; ahora que. . . nos parece de caridad hacia el Gobierno y la sociedad colombiana reproducir aquí la receta para abolir el papel maldito y para volver á la consabida libre estipulación, tal como la hallamos formulada en un cuadernito reciente, intitulado *Informe del Gerente del Ferrocarril de Antioquia*, suscrito por Rafael Torres Mariño. Dice así la fórmula redentora:

"Pero cuando el café baje de precio en el exterior, como parece sucederá más ó menos tarde, dadas las fluctuaciones periódicas que en su valor vienen observándose hace muchos años; *cundo cese el régimen del papel moneda*, ora porque el país haya vuelto al de la moneda metálica, ORA PORQUE EL PAPEL SE HAYA DEPRECIADO HASTA EL PUNTO DE NO PÓDERSER SERVIR Y Á DE BASE PARA LAS TRANSACCIONES DE ALGUNA IMPORTANCIA, entonces el café. . . no podrá resistir los gastos de trasporte" (página 35). Que se dejen, pues, X. Y. Z., Fabio, Núñez, el señor Vicepresidente, don Pedro Bravo, y demás altas y bajas inteligencias del país, de estarle buscando tres pies al gato suelto del papel moneda: que se emitan unos cien millones, que "deprecien" el papel hasta que no pueda servir de base sino en el menudeo de empanadas y tamales, y entorces las transacciones "de alguna importancia" las haremos en oro de veintidós quilates ó en lo que se nos dé la gana. Hé aquí, benemeritos pancistas, resuelto el arduo problema: un nuevo Colón ha vuelto á parar el

huevo ante vuestra sapiencia estupefacta. Si el Gobierno deja pasar esta ocasión de salir del andurrial, merecerá la execración de todos.

¡ Y aun dirán de la ciencia que es prosaica ! ¡ Poder supremo de la inocencia, bendito seas !

* * *

DE SORPRESA EN SORPRESA.

Cuando la Casa inglesa de Punchard, Mc. Taggart, Lowter & C^o celebró con los Gobiernos nacional de Colombia y departamental de Antioquia el contrato para la construcción del Ferrocarril entre Puerto Berrío y Medellín, tuvo en cuenta, sin duda, que Colombia es un país civilizado donde se respeta convenientemente la palabra empeñada, no sólo por lo que las leyes del Honor, de la Religión y la Moral ordenan, sino también porque el Código Civil de este país considera los contratos válidamente celebrados *como una ley para los contratantes, y sujeta á graves responsabilidades exigibles en dinero, á la parte que los viola, los rompe y los menosprecia.*

En tal creencia suscribió el representante de esa Casa, señor W. Ridley, entre otros contratos, el de fecha 4 de Enero de 1893—publicado desde entonces en el *Diario Oficial* y elevado á escritura pública ante el Notario de Bogotá—“para el pago del auxilio con que la Nación debe contribuir á la construcción del Ferrocarril de Antioquia, y en cumplimiento de lo dispuesto por la cláusula B. de la Resolución ejecutiva de 10 de Noviembre último, que aprobó el contrato número 8^o del presente año.”

Por este contrato (más público y notorio que cuantos se hayan celebrado en el país, supuesto que se ha reproducido cien veces en letra de molde), se estipuló lo siguiente, tomando como base de ello las leyes 67 de 1890 y 104 de 1892:

“Art. 1^o El Gobierno de la República se obliga á pagar á los contratistas del Ferrocarril de Antioquia durante veinte años la cantidad de treinta y siete mil quinientas libras (£ 37.500) ó sea el tres por ciento en cada año (3^o/₁₀₀) como mitad de los intereses del seis por ciento (6^o/₁₀₀) anual sobre la suma de un millón doscientas cincuenta mil libras (£ 1.250.000) que el Departamento de Antioquia se obliga á pagar á los mismos Contratistas, como precio de la construcción del Ferrocarril desde Puerto Berrío á Medellín.

“Art. 2^o EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA SE OBLIGA Á EMITIR DE UNA SOLA VEZ LIBRANZAS CONTRA LAS ADUANAS POR LA SUMA DE SIETE MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS (\$ 7.500 000) en pago de las setecientas cincuenta mil libras (£ 750,000) QUE VALEN EN LOS VEINTE PRIMEROS AÑOS LOS MENCIONADOS INTERESES, cotizando las libras esterlinas al precio de doscientos por ciento (200 ^o/₁₀₀) por moneda corriente. ESAS LIBRANZAS SE AMORTIZARÁN Á RAZÓN DE TRECIENTOS SETENTA Y CINCO MIL PESOS (\$ 375.000) POR CADA AÑO, á partir del 1^o de Enero de 1893, y serán admisi-

bles en pago de todos los derechos de importación que se causen en las Aduanas de la República.

“ Art. 3º El Gobierno de la República SE OBLIGA Á ENTREGAR Á LOS DEPOSITARIOS DE MEDELLÍN, de que trata el artículo VI del referido contrato, DICHAS LIBRANZAS CONTRA LAS ADUANAS POR VALOR DE SIETE MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS (\$ 7 500.000), *las cuales se dividirán en veinte series correspondientes á los veinte años (20) en que deben amortizarse.*”

El artículo VI del contrato de construcción, que aquí se cita, dice así textualmente :

“ VI. Los pagos de esta suma (£ 1.250.000, precio de la obra), se harán en Medellín ó en Londres, por el par de Depositarios que habrá en cada una de esas ciudades, *nombrado cada par así* : uno de los Depositarios, *por el Gobierno solo*, y otro por los contratistas, *con aprobación del Gobierno.*”

El Gobierno de Colombia se obligó, pues, para con la Casa Punchard y C.º, á emitir cierta cantidad de Libranzas contra las Aduanas de la República, amortizables en veinte años y *para pagar la mitad de los intereses del precio de la obra que la Casa habría de ejecutar* ; esas Libranzas *habían de ser entregadas á los Depositarios de Medellín*, que eran empleados del Gobierno y de toda su confianza, como queda visto.

¿ Qué sucedió luego ? Vamos á ver explicado, por palabras oficiales auténticas, que nadie ha desmentido, el enigma que tanto había preocupado á la Casa contratista *acerca del no cumplimiento de este solemnisimo pacto.*

Desde que éste y los otros contratos llegaron á Londres, debidamente traducidos, comenzó la Casa á inquirir qué cumplimiento se les estaba dando en el país, como que de ese exacto cumplimiento dependía la consecución del empréstito y la buena marcha de toda la negociación. Cada vez que el Agente de la Casa preguntaba á los Depositarios de Medellín (correspondencia que verán los señores Arbitros) si ya habían recibido las Libranzas nacionales, se les respondía invariablemente QUE NO; y cuando el Gobierno antioqueño dictó su Resolución de 19 de Octubre, por la cual suspendió ruidosamente el cumplimiento de las obligaciones contraídas, alegando que la Casa no había cumplido las suyas, (que él supuso ser un empréstito *sin garantías*), todavía entonces los señores Depositarios no sabían de las Libranzas nacionales, que eran nada menos *que la mitad del alma del contrato.* La otra mitad, las Libranzas del Departamento contra los rematadores, ya se sabe en qué forma incompleta é incumplida se emitieron : ni éstas ni aquéllas pudieron ser jamás garantía de un penique en parte ninguna.

El misterioso enigma se nos ha revelado en toda su desnudez deslumbradora, como vamos á verlo.

El día 16 de los corrientes el señor Luis Martínez Silva Representante por el Departamento de Santander, periodista de nombradía, hombre versado en los negocios, que ha vivido en la capital re-

dactando *El Correo Nacional* y que ha sido alto empleado nacional de Hacienda, presentó en la Cámara, de que hace parte, esta proposición :

“ La Oámara resuelve nombrar las comisiones que en seguida se expresan, en la forma dispuesta por el artículo 99 del Reglamento :

3ª Otra de dos miembros para que investigue *si es cierto que se celebró un contrato adicional* con los señores Punchard, Mc. Taggart, Lowther & Cº en virtud del cual estos señores *debían recibir de una vez, y por anticipación, MÁS DE QUINCE MILLONES DE PESOS* en libranzas contra las Aduanas, con interés del 6 % anual, y si ese contrato, *caso de existir*, está dentro de las autorizaciones legales conferidas al Gobierno.”

Conviene saber que si en la proposición se habla de *quince millones*, es porque con respecto al Ferrocarril de Santander celebró la Casa con el mismo Gobierno otro contrato igual al que atrás copiámos, por siete y medio millones. Recuérdese también que *no era á la Casa á quien se iban á entregar las Libranzas*, sino á Depositarios del Gobierno, de la mayor honorabilidad, y que la entrega *no se hacía por anticipación* sino que apenas en 20 años habían de amortizarse esos papeles. Y continuemos.

Al día siguiente, 17, le tocó al Representante Martínez Silva sustentar su proposición, y se expresó así :

“ He oído decir á personas que tienen por qué saberlo, que la Casa con la cual se contrató la construcción de los ferrocarriles de Antioquia y Santander, *estuvo á punto de recibir \$ 15.000.000 en libranzas del 6 por 100 contra las Aduanas, en virtud de un contrato adicional al primitivo*, fundado cabalmente en ley que lo prohibía.

“ No me consta si esto último sea evidente, *pero sí que las libranzas estuvieron casi entregadas á la Casa contratista*. Y para que el señor Ministro de Guerra vea que nosotros no queremos poner de pantalla á nadie, *voy á referir un incidente*. Estudiadamente busqué oportunidad para hacérselo saber á la Cámara, *y celebro que esté presente en estos momentos el señor doctor Carlos Holguín*. Llegó éste por casualidad un día al Banco Nacional, y sobre una de las mesas de la Oficina *vió las susodichas libranzas*; informado de lo que ocurría y *de que al día siguiente iban á ser entregadas*, se fué inmediatamente para Palacio y *logró que se reuniera el Consejo de Ministros, el cual resolvió*, después de reñidísima discusión, *QUE ESTAS NO FUERAN ENTREGADAS*. Al doctor Holguín se debe, según lo dicho, que el país se haya libertado de aumentar su deuda con \$ 15.000.000, *como que una vez entregadas las libranzas*, eran de forzoso recibo en las aduanas, *hiciéranse ó no los ferrocarriles. Esas libranzas eran la base de la gran especulación ferrocarrilera, EMPEÑÁNDOLAS EN EUROPA. (!)* Ya se ve que ningún interés tenía en tales contratos el doctor Holguín, como se dijo aquí.”

Todo comentario huelga después del discurso transcrito. Sería inoficioso hacer notar que un Representante al Congreso, y Representante por Santander, donde se había de construir uno de los ferrocarriles contratados, haría bien en leer los contratos, importantísimos para su tierra, que publica el *Diario Oficial*, que esa lectura, al par que le hubiera hecho rectificar los graves errores en que lo imbuyeron “personas que tienen por qué saberlo” y que no saben nada en realidad, lo habría retenido para no hacer ante el país y el mundo la triste confesión que su discurso encierra. ¡ Conque fué el señor Carlos Holguín, simple particular entonces, un cualquiera, como dicen, *quien logró que todo el Consejo de Ministros y el Gobierno de Colombia no cumplieran el solemnísimo contrato de cuatro de Enero*, mitad del alma de la negociación, como decimos nosotros, y “base de la gran especulación ferrocarrilera,” como dice el señor Martínez?

Pues que caiga sobre el señor Holguín, “que ningún interés tenía en esos contratos,” la mitad, por lo menos, de la responsabilidad que antes pesaba sobre otros. En los momentos en que el Excelentísimo señor Vicepresidente ha ordenado que se constituya el Tribunal de Arbitramento que ha de fallar sobre la reclamación Punchard & C^o, por la infracción de los contratos para el Ferrocarril de Antioquia; en los momentos en que ese Tribunal está para constituirse (so pena de probables mayores males), conviene que el país conozca *quiénes son los responsables verdaderos del desastre ferrocarrilero*.

Ya el señor Carlos Holguín se había jactado, bajo su firma, y en el mismo *Correo Nacional* DE QUE Á ÉL SE DEBÍA EL FRACASO DE LOS CONTRATOS. Si el fracaso de una indemnización cualquiera sobreviniere, gracias á las confesiones oficiales de todos los días en favor de la Oasa inglesa, ese fracaso deberá agregarse á los muchos méritos que este señor se tiene contraídos con el país.... Admirables defensores del fisco !!!

* * *

SUGESTIONES

Desde el día 23 de Mayo último ordenó el señor Vicepresidente de la República que la Gobernación de Antioquia nombrara un representante suyo que aquí concurriera con el apoderado de Punchard & C^o y con el Ministro de Fomento (pues el asunto es *mixto*) á extender el compromiso de arbitramento establecido por el contrato sobre Ferrocarril de Antioquia y reconocido en la Ley 105 de 1890. De entonces acá han ocupado aquella Gobernación tres Gobernadores, y hasta hoy nada se sabe de cierto sobre el cumplimiento que le hayan dado á la orden superior, clara y terminante. En cambio, la prensa adicta de aquella capital (Medellín), continúa en campaña abierta, ó cerrada más bien, contra la Resolución nacional y aconseja al Gobernador que no la cumpla, que haga del señor Caro y del

régimen imperante el caso que hacían los virreyes de por acá con ciertas órdenes del Gobierno peninsular.

De otro lado se ruge que yá viene de Antioquia un señor muy respetable, acompañado de Rafael Torres Mariño, en són de no se sabe qué, pues las opiniones varían: para unos viene á constituir el arbitramento; para otros viene á tomar lenguas apenas. Ello dirá. Nosotros nos limitamos á hacer votos porque Antioquia, que tiene tanta fe en la bondad de los procederes de su ex-Gobernador Vásquez (á quien sus diputados quisieron que se reeligiera), se presente ante el Tribunal de árbitros y allí venza, si en verdad tiene la razón; pero que no rehuya por mas tiempo, como negro cimarrón, su comparecencia ante la justicia. Por hoy consignamos dos opiniones de *El Esfuerzo*, órgano del señor Torres Mariño y otros ídem, que aparecen de bracero en el mismo número 69 de tal periódico.

La primera dice así, en el editorial, que dizque es de uno de los consejeros del señor Vásquez, el cual consejero jamás ha entrado en “empresas” con Pérez Triana, pero ni con el mismo señor Vásquez. Dice así:

“Y cuenta que si se nos empujara al tal arbitramento y mañana ú otro día el fallo de él *le fuese adverso á Antioquia*, ESTA PAGARÍA, ESO sí. Mientras que la Compañía representada por los señores Pérez Triana, Mc. Taggart &, probablemente no pagaría ni aún á esfuerzos del Gobierno inglés.”

La otra opinión está en la *crónica local* de *El Esfuerzo*, que se compone de *noticias de la capital* (de Bogotá), y consta en unos párrafos de carta de un amigo de la familia, que se expresa así:

“En estos días se ha publicado la resolución del Gobierno sobre arbitramento en las cuestiones del Ferrocarril de Antioquia. *Me parece inaceptable en la forma y en su fondo.* . . .

“En semejante, extraño evento (de que la resolución encuentre ‘ejecutores’ en el Departamento), Antioquia debe no sólo *protestar* respetuosamente contra la resolución que *se le impone* (sic) sino hacer valer sus derechos, que la misma Asamblea le reconoció por los perjuicios que en ello se le ocasionan. *Desde luego, y sea cual fuere el fallo que se dicte, ÉSTE NACE VICIADO DE NULIDAD, porque á una de las partes se le obliga* (sic), contra su voluntad, á ejecutar un hecho que estima del todo incorrecto. Alerta, señor Gobernador!”

¿En qué quedamos? Si se pronuncia el fallo, *El Esfuerzo* lo hace cumplir y paga sin demora, pues Antioquia sí tiene con qué pagar y sabe y quiere pagar; pero el mismo *Esfuerzo*, por boca de sus amigos de acá, comienza á crearse la escapatoria de los pillos, suponiendo una NULIDAD, ni más ni menos que los cuatreros de oficio suelen crearse una prueba de coartada antes de dar el golpe certero sobre la yeguada del vecino.

¡Lástima que el ex-Gobernador del 19 de Octubre no hubiera contado con ese otro consejero! ¡Qué quinteto mirífico!

CUANDO DIOS NO QUIERE LOS SANTOS NO PUEDEN

Los que hayan andado en sus peregrinaciones por esos puertos de la mar salada no habrán dejado de visitar más de una capilla consagrada á Nuestra Señora de las Olas, abogada de la gente marinera, ni de haber visto en esos santos lugares los exvotos que los náufragos suelen depositar á los pies de la Patrona, exornados con esta leyenda: “Oré y fui escuchado; pedí y se me dio.”

Los náufragos que el sufragio regenerado botó á las playas de la Asamblea de Antioquia, siguiendo la piadosa costumbre de los marinos, dejaron también, al salir de aquel templo de la cábala, un exvoto magnífico, consistente en una vela de sebo de á níkel, con una tercia de hiladillo blanco atada en el pabito á guisa de banderola, y con este decir en letras chiquitas de tinta de uvilla:

“La Asamblea departamental de Antioquia, al clausurar sus sesiones del presente año.

“Invoca, en primer término, la protección de Dios para la patria, y para que los actos de esta corporación correspondan á los sentimientos del deber patriótico que los ha inspirado (?); y

“Vería *con júbilo* que el modesto ciudadano don Miguel Vásquez B. volviera á encargarse del gobierno departamental, que con tanta rectitud, elevación de miras y *saludables efectos* ha sabido ejercer *en situación anormal*, sacrificando en bien; de la humanidad! sus hábitos de vida retirada del ejercicio del Poder, y *sus personales y directos intereses*.

“El Presidente de la Asamblea enviará al señor Vásquez copia auténtica de esta proposición, &?”

Recuérdese, antes de pasar adelante, que estos pudibundos señores no quisieron votar la proposición de la Asamblea de Cundinamarca diz que porque el Código Político y Municipal se lo prohibía, como es la verdad; y no obstante, ahora se dan voto de aplauso á sí mismos, diciendo que el patriotismo los inspiró en todos sus actos, aun en los que se refieran á la renta de licores; y le dan, en la forma jubilosa ó jubilada que se ve, otro voto de aplauso al señor Vásquez, el ex-Gobernador de la resolución de 19 de Octubre....

Cuanto á los saludables efectos que produjo para Antioquia la Gobernación del señor Vásquez, en los meses en que ese señor dejó los hábitos de retirarse del ejercicio del poder (como si habiendo nacido Gobernador no hubiera querido serlo hasta Octubre del año próximo pasado), esa sí es letanía que raya en falso testimonio, si se atiende á que esos saludables efectos son la causa de la estrepitosa caída del señor Vásquez; quien tuvo que volver á tomar los hábitos de retiro del ejercicio del poder á pesar suyo, como es notorio, después de haber pedido una fingida licencia, y dejándole á su sucesor una gravísima reclamación extranjera pendiente y en estado *anormal*.

Y esa situación anormal en que ejerció el Gobierno el señor Vásquez, ¿quién la creó? ¿no fue él acaso? ¿No se arrogó él funciones que no tenía respecto al contrato sobre Ferrocarril, y lo rom-

pió de mano fuerte, como jugador que renuncia y tira el naípe? El hambre y escasez que han afligido á Antioquia; la intervención gubernativa en las elecciones; el nepotismo indecoroso; las condescendencias con los rematistas; las publicaciones clandestinas de documentos ajenos; la violación del secreto en los sumarios y violación de la correspondencia; la ruina del crédito del Departamento, pisoteando la palabra oficial solemnemente comprometida; la entrega de la empresa del Ferrocarril y de los caudales públicos á un hombre como Rafael Torres Mariño, á quien el nuevo Gobierno tendrá que apresurarse á sacar de esos puestos para remediar, aunque tarde, tanto mal yá causado; ¿todo eso será lo que en sentir de los náufragos del sufragio constituye los saludables efectos del paso por el Gobierno del modesto señor Vásquez?

“Con sacrificio de sus directos y personales intereses,” agregan los náufragos. Lo mismo dice él en su renuncia (yá se sabe lo que son las *renuncias* de estos tiempos); y lo mismo habíamos dicho nosotros en este periódico (número 31): “Por acá se ha rugido que el actual Gobernador ha enviado su renuncia; pero no se ha creído la noticia. Estando ahora en la luna de miel de la Gobernación; recibiendo los aplausos de turbio vaho de sus administrados; saludado por el General Vélez como Gobernador *decente* y honorable; con rentas y dinero á la mano y en la caja; *habiendo hecho imposible por 20 años el Ferrocarril de Antioquia*—enemigo de su fe, de su reposo y de su industria—y rodeado de un ministerio á su *satisfacción*, no lo sacan de la casa que ocupó Rengifo ni con la bula de la Santa Cruzada. Pero, eso sí, que no asome una sombra en el horizonte de la Patria, que no quemen un buscapié en el barrio de Guanteros, ó el Gobierno Supremo necesite de su ayuda para nada, porque ese día cesará el sacrificio, ese día “el abandono de mis negocios particulares, que me tiene á los umbrales de la miseria,” aparecerá lacrimoso, como el buho en el campanario, como el sauce en los cementerios.”

Cual si lo hubiéramos visto en una jofaina con agua, como veían las brujas de que habla Fresle! Así que el Gobierno necesitó el concurso del Gobernador para cumplir la resolución de 23 de Mayo sobre arbitramento, aparecieron los sagrados intereses personales, se sobrepusieron los hábitos de retiro á los hábitos nuevos de Gobierno, y volvió Su Señoría á su primer elemento. El hábito es una segunda naturaleza, y yá nos había dicho un poeta que

“Jamás se rompen sin dejar heridas
Profundas en el alma las queridas
Tiernas costumbres que el amor formó”....

Lo de los *saludables efectos* sí se nos atraganta mientras más pensamos en ellos.*

Que diga el actual Gobernador, señor Cock Bayer; que diga todo Antioquia, el que no esté ligado por el nepotismo, el que no deba en el Banco, el que no represente pandillaje, ¿están satisfechos de los saludables efectos del Gobierno del señor Vásquez B? Ade-

más de todo lo apuntado, la sola reclamación inglesa y la entrega del Ferrocarril al Gerente Torres, ¿no son de esos desaciertos, si no delitos, que hunden para siempre una Administración cualquiera? ¿No arregló la casa Punchard amigablemente con el Gobierno de Santander, á la primera insinuación que éste hizo en el sentido de poner fin á los contratos? ¿No se brindó Mr. Spencer al señor Vásquez para un arreglo semejante, en los momentos en que tomaba éste posesión de su empleo? ¿Y no se rechazó todo arreglo, como se rechazó la solicitud amigable de arbitramento, para zanjar buenamente las diferencias yá ocurridas en Octubre? ¿Prueba eso tacto de Gobierno, entendederas discretas, sentido común?

El ex-voto violatorio de la ley que dejaron en el local de la Asamblea los diez y ocho señores Diputados sin credenciales del sufragio libre, es otra prueba mas de la hipocrecía y complicidad reinante en la época. En cambio, al señor Cock Bayer, hombre público de lucida carrera en el foro, de seso y prudencia nestorianas, pero que no figura en el rol de caciques ineptos de Antioquia, lo ha recibido la comisión de aplausos como un febriscitante que tiene que tragarse una poción de raicilla. -----

Se nos olvidaba la sal del cuento en este articulejo, que es la blasfema invocación al Dios de la Justicia, con que comienzan su homilía los diez y ocho y que nos recuerda el "Gracias á Dios" de los otros diez y ocho anteriores. Qué gente, Dios Santo! y ¿qué idea tendrán de Dios los fariseos? Por fortuna Béranger responde por nosotros á estas invocaciones grotescas, en su canción de *El buen Dios*:

Si c' est par moi qu'ils régnent de la sorte,
Je veux bien que le diable m' emporte.
(Si en mi nombre legislan de ese modo,
Cargue el diablo conmigo...y con el godo).

* * *

BUENA FE OFICIAL

Conviene en sumo grado á los intereses morales del autor de este libro que se conozcan y perduren en él los dos documentos oficiales que se leerán en seguida. El ruidoso proceso de los contratos Punchard & C.^o ha de pasar á la historia, por más de un motivo; y es justo que se estimen por lo que valen piezas de esta procedencia y de esta intención. El día en que jueces desapasionados dicten fallo sobre esa negociación se verá el altísimo interés que revisten documentos de esta naturaleza. Sesiones secretas, actas clandestinas, confesiones intempestivas de torcidos propósitos, todo lo que la mala fe ha podido acumular de torpe, dañino y pecaminoso se ha puesto en juego para defraudar los intereses de esta respetable Casa, que en desdichados tiempos hubo de venir á Colombia con su oro, su energía y su ciencia á servir los intereses del país

Léase eso, que bien vale la pena.

“ ARBITRAMENTO

Desde el 23 de Mayo del presente año dictó el Gobierno Nacional, por conducto del Ministerio de Fomento, su resolución ordenando que la Gobernación del Departamento de Antioquia nombrara un Representante que en la capital de la República se pusiera de acuerdo con el Ministro de Fomento y con el Representante legal de Punchard, Mc Taggart, Lowther & C^ª, á fin de proceder á constituir, *de conformidad con las leyes vigentes*, el Tribunal de Arbitramento.

El Gobierno Nacional no ha resuelto, pues, como algunos han creído, que el Departamento deba proceder yá á nombrar árbitro, sino simplemente que debe nombrar un comisionado que vaya á Bogotá á entenderse en la constitución del Tribunal de Arbitramento. Pero del nombramiento del comisionado á la constitución del Tribunal es muy largo el camino que hay que andar: lo primero no implica forzosamente lo segundo; puede, como luego veremos, nombrarse el comisionado y sin embargo no constituirse el Tribunal.

La alegría inmoderada que por esta resolución mostraron los interesados en favor de Punchard & C^ª ha hecho que por muchas personas sea mirada con poca ó ninguna simpatía dicha resolución. Por lo cual ahora que, según entendemos, el Gobierno Departamental se propone cumplirla, conviene decir unas pocas palabras que contribuyan á formar respecto de ella una idea clara y precisa.

El arbitramento establecido en el contrato celebrado con Punchard & C^ª para la construcción del Ferrocarril, al cual llamaremos en adelante *arbitramento del contrato*, es enteramente distinto del arbitramento *de conformidad con las leyes vigentes*, concedido por el Gobierno Nacional, y al cual llamaremos en adelante *arbitramento legal*. Examinemos esa diferencia.

El aparte 2.º de la cláusula XLV del citado contrato de construcción del Ferrocarril dice:

“Cada una de las partes contratantes designará su arbitrador. Para tercero, caso de que el Gobierno y los contratistas no se concierten, designarán á la persona que indiquen para ello, de acuerdo, el Excelentísimo señor Presidente de la República y el Representante de su Majestad Británica en Bogotá. Si éstos no nombraren, decidirá la suerte entre los dos candidatos que las partes contratantes presenten.”

Fácilmente puede preverse que, de aplicarse este procedimiento, el Gobierno de Antioquia nombraría un árbitro de su entera confianza que rechazara enérgicamente las injustas pretensiones de Punchard & C^ª; que éstos á su vez nombrarían otro que sostuviera decididamente esas injustas pretensiones; que sería casi imposible que los dos árbitros principales se pusieran de acuerdo y que en consecuencia la decisión vendría á quedar pendiente del tercero en discordia. Y es evidente que en esta previsión el Excelentísimo se-
d

ñor Presidente de la República no señalaría para tercero sino una persona de entera y absoluta confianza, persona que difícilmente sería aceptada por el Ministro inglés, inclinado, como es de suponerse, á favorecer á sus compatriotas. Habría que apelar á la suerte; quedaría pendiente el destino de Antioquia de un juego aleatorio, puesto que si la suerte favorecía á Punchard & C^a, harían estos señores su agosto, elevando sus pretensiones á cifras inauditas, á costa de la ruina de Antioquia.

Yá por dicha este peligro no existe. El *arbitramento del contrato* es nulo porque el Gobernador lo pactó sin tener para ello facultad de su comitente ó de su poderdante, que era la Asamblea; es nulo porque el procedimiento establecido para el nombramiento del árbitro es contrario á la ley, y es nulo porque para pactar arbitramento se necesita que existan yá conocidas y determinadas las diferencias sobre las cuales ha de versar, y en el contrato lo que se trata es arbitramento para las diferencias que ocurran, es decir, para diferencias desconocidas é indeterminadas. Y el Gobierno Nacional, á pesar de los empeños de Punchard & C^a, no les concedió este arbitramento, sino únicamente el legal.

En cuanto á este arbitramento, el artículo 308 de la Ley 105 de 1890 dice: “Los interesados otorgarán una escritura pública ó un documento privado, firmado por dos testigos y extendido en papel sellado de tercera clase en que conste: 1.º El pleito, asunto ó diferencia que someten á la decisión de los arbitradores; 2.º Las personas que nombren con este objeto, que deben ser tres. . . .” Luego señala otra condición que no hay para qué estudiar ahora.

Ahora bien: el Representante del Departamento no aceptaría para arbitradores sino personas que inspiraran plena y absoluta confianza y que ni en sueño pudieran ser tentadas por las libras esterlinas; personas de las cuales hay por fortuna muchas en Colombia. Y, constituido así el Tribunal, Antioquia podría descansar tranquila.

Tanto comprenden Punchard & C^a que con el arbitramento legal no pueden salir triunfantes sus pretensiones, que su Agente protestó contra la resolución del Gobierno Nacional, y que en un artículo del *South American Journal* en que se ve la mano de Punchard & C^a, se quejan de esa resolución.

Una vez que el Representante de Antioquia esté en Bogotá entendiéndose con el Ministro de Fomento y el Agente de Punchard, pueden presentarse tres casos;

1.º Punchard & C^a se niegan á aceptar el arbitramento legal. El Ministro de Fomento y el Representante de Antioquia no pueden ceder ni ceden en este punto, y por consiguiente el Tribunal no puede constituirse y el asunto se termina, quedando cumplida la resolución del Gobierno Nacional. ¿Qué pueden hacer entonces Punchard & C^a, una vez que habiéndoles el Gobierno Nacional concedido un *procedimiento judicial más expedito* y habiendo el Gobierno Departamental procedido por su parte á facilitar ese procedimiento, ellos no quisieron aprovecharse de él? Es claro que no

pueden hacer otra cosa que apelar á los Tribunales, pero dejando en la conciencia pública perdida su causa aún más, si es posible, de lo que hoy lo está.

2.º Punchard & C^ª aceptan el arbitramento legal, pero no pueden ponerse de acuerdo con el Representante de Antioquia en cuanto á los puntos que deban someterse á la decisión de los árbitros y en cuanto á los nombres de éstos, en cuyo caso el asunto termina como en el caso anterior.

3.º Punchard & C^ª aceptan el arbitramento legal y se ponen de acuerdo con el Representante de Antioquia en cuanto á los puntos que deban decidir los árbitros y en cuanto á los nombres de éstos. En cuyo caso siendo los árbitros personas que den completas garantías, el Departamento puede descansar tranquilo.

No hay, pues, motivo para temer que la resolución del Gobierno Nacional pueda perjudicar en ningún caso los intereses de Antioquia. El Ministro de Fomento, como Representante del Gobierno Nacional, coadyuvará á defender esos mismos intereses. No hay tampoco la más remota probabilidad de que el arbitramento pudiera dar el resultado que algunos han temido, y que todo el mundo mira con horror, de que se reanudara bajo cualquier forma el contrato Punchard.

No es cierto que el Ministro de Relaciones Exteriores haya dicho que el no conceder el arbitramento á Punchard & C^ª fuera denegarles justicia. El asunto no ha sido siquiera tratado en ese Ministerio, pues hasta ahora ha estado radicado sólo en el de Fomento. La resolución de 23 de Mayo dice á este respecto: “En el presente caso es cierto que el remitir la cuestión á la jurisdicción ordinaria no es verdaderamente denegar justicia.”

Más adelante dice: “El Gobierno aspira á ser perfectamente justo, y al propio tiempo que rechaza toda pretensión de extranjeros que fuere indebida, desea que en ningún caso puedan quejarse por dificultad en el uso de recursos judiciales á que puedan tener derecho.”

Bien claras son las palabras del Gobierno Nacional. Su deseo ha sido el de que, concediendo á Punchard & C^ª *un procedimiento judicial más expedito*, procedimiento que no envuelve peligro para los intereses de Antioquia, el asunto termine pronta y satisfactoriamente, si ellos aceptan dicho procedimiento; y que si no lo aceptan haya otro nuevo y fuerte argumento en contra de la Casa inglesa, y quede aún en mejor pie para todo evento la causa de Antioquia, que es también la causa del Gobierno Nacional, puesto que en el caso improbable de una dificultad cualquiera con el Gobierno inglés, originada por este asunto, sería el Gobierno Nacional quien tendría que afrontarla.

Medellín, Noviembre 10 de 1994.

(Hoja volante).

Imprenta del Departamento.

“EL ARBITRAMENTO

De las prensas oficiales ha salido una hoja anónima, pero de origen transparente, en que se indica al pueblo antioqueño que el actual Gobernador está resuelto á nombrar el comisionado que ha de proceder á constituir el Tribunal de Arbitramento para dirimir las diferencias con la casa Punchard.

En presencia de esta amenaza que augura á la Patria amargos días de inquietud y de zozobra, nos creemos con derecho y en la obligación de hacer conocer del público la importante protesta que aprobó, en sus últimas sesiones ordinarias, la Honorable Asamblea Departamental en previsión del mismo *atentado* que hoy se quiere consumir. Los actuales gobernantes están imposibilitados para obrar en ese sentido, *moral y legalmente*, pero si contra todo derecho, ellos insisten en firmar la carta de esclavitud de este pedazo de del suelo colombiano, suya es la culpa y caiga sobre ellos toda la responsabilidad de sus anómalos precedimientos. No habrá un antioqueño verdadero que apruebe esta iniquidad.

Hé aquí la importante protesta que honra á la Honorable Corporación que dignamente supo interpretar las opiniones de sus comitentes :

“ *La Asamblea Departamental de Antioquia*

“ CONSIDERANDO :

“ 1º Que tiene conocimiento cierto, *aunque no se le ha comunicado oficialmente*, (1) de que el Gobierno Nacional ha decidido, á petición del señor C. T. Spencer, titulado Representante legal de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther y C.º, que se sometan á un Tribunal de Arbitramento las cuestiones pendientes á la controversia suscitada entre el Departamento de Antioquia, por una parte, y aquella Compañía por la otra, sobre los contratos relativos al Ferrocarril de Antioquia ;

“ 2º Que esta Corporación, es la que constitucionalmente dispone de los intereses y de los recursos propios del Departamento y dirige la acción por medio del Gobernador, quien lleva la voz del Departamento en asuntos políticos y administrativos ;

“ 3º Que los contratos sobre construcción del Ferrocarril de Antioquia y empréstito destinado á la misma obra, celebrados por el señor Gobernador, en esta ciudad, el 24 de Septiembre de 1892, con el señor W. Ridley, como apoderado de la sociedad de Punchard, Mc Taggart, Lowther C.º, contienen en sus cláusulas 49 y 10, respectivamente, la condición de que si ellos no obtenían la aprobación del Excelentísimo señor Presidente de la República, no tendrían efecto ;

“ 4º Que el Gobierno de la República no aprobó ni improbó tales contratos en lo que concierne á los intereses propios del De-

(1) Subrayamos nosotros (*El Esfuerzo*) varios pasos de esta resolución.

partamento; pues expresamente declaró, en la resolución del Ministerio de Fomento, de 10 de Noviembre de 1892, relativa á estos mismos contratos, que “al revisar contratos departamentales, autorizados por la respectiva Asamblea, con arreglo al artículo 185 de la Constitución, no le incumbe examinar la parte técnica ni el grado de conveniencia de tales contratos en el punto de vista del interés departamental debiendo sólo estudiar la parte relacionada con el interés general, para corregir lo que pueda afectar la integridad de las leyes nacionales,” por lo cual esos contratos, conforme á las estipulaciones expresas de las cláusulas citadas, no deben tener efecto;

“5º Que, conforme al Derecho común de la República, sólo pueden someterse al arbitraje las personas capaces de transigir, y una transacción en materia de intereses departamentales, sólo puede ordenarla y aceptarla la Asamblea, que es la autoridad encargada por la Constitución de dirigir y fomentar por medio de Ordenanzas y con los recursos propios del Departamento, la construcción de vías férreas en cuanto se refieren á los intereses seccionales y al adelantamiento interno, doctrina que desarrolló y sostuvo el Gobierno Departamental en el Oficio que el Secretario de Hacienda dirigió al señor C. T. Spencer, con fecha 31 de Octubre de 1893, publicado en el número 13 de *El Ferrocarril de Antioquia*;

“6º Que la Corte Suprema de Justicia ha resuelto que no tiene efecto alguno el arbitramento si no se extiende el compromiso de acuerdo con lo que disponen los artículos 308 y 310 de la ley 105 de 1890, cosa que no se hizo en los contratos sobre construcción del Ferrocarril y empréstito para la obra, por lo cual nada vale la estipulación que el primero contiene á este respecto (Véase la *Gaceta Judicial*, números 351 y 447);

“7º Que en el contrato sobre empréstito para la construcción del Ferrocarril de Antioquia ni siquiera se estipuló arbitraje, y este contrato es el principal, puesto que sin fondos importados del extranjero al Departamento, éste no habría contratado con los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther and C.º, ni con persona alguna la construcción del Ferrocarril en los términos en que lo hizo, como así lo demostró el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República en la carta que dirigió al señor Ministro de Gobierno con fecha 27 de Septiembre de 1893, y también el Secretario de Hacienda en el citado oficio al señor Spencer;

“8º Que la Asamblea no cree justo ni conveniente, en vista de la manera como se comprometió el Departamento en los mencionados contratos—que no se tenía intención ni medios de cumplir por parte de los contratistas—y que fueron hechos con intervención de personas “DETESTABLES” como lo dijo enérgicamente el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República en telegrama dirigido al señor Ministro de Fomento doctor José Manuel Goenaga con fecha....(1) comprometer los intereses del Departamento en

(1. (Entendemos que el telegrama que se cita es el que á continuación publica-

manos de arbitradores, mucho menos si, conforme al contrato en que se estipuló el arbitramento, la mayoría de los arbitradores puede ser nombrada por los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther y C.^o si la suerte los favorece;

“9.^o Que estos señores están sometidos á la Constitución y Leyes de la República en los contratos que celebren en ella y que deben tener su cumplimiento en el país; y á ello expresamente se comprometieron en la cláusula 47 del Contrato sobre construcción, por lo cual debieron saber que las leyes del país no autorizan *al Gobernador ni al Presidente de la República para comprometer los intereses departamentales en manos de arbitradores*; y que, por consiguiente, no hay denegación de justicia en no acceder á la constitución de tal Tribunal, pues los ordinarios de la República son los que, conforme á sus leyes, deciden las controversias entre particulares y las entidades políticas reconocidas en la Constitución,

“RESUELVE:

“Dígame al señor Gobernador que esta Corporación es de opinión que debe reclamarse del Gobierno de la manera más respetuosa, la revocación de la orden que se ha dado para que el señor Gobernador nombre un Comisionado en Bogotá que represente el Departamento de Antioquia para nombrar los Arbitros que decidan las diferencias que han ocurrido entre el Departamento y los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther y C.^o sobre los contratos de construcción del Ferrocarril de Antioquia y empréstito destinado á esa construcción; contratos que la Asamblea estima, además, no existen ó son nulos por las razones expuestas y por otras que esta misma corporación desarrolló en su resolución del 23 de Octubre de 1893, aprobada por unanimidad; y que en caso de que el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, estime constitucional y legal mantener su orden, se haga una respetuosa protesta, en guarda de la Constitución y de las leyes, y reservando todos los derechos que conforme á ellos tenga el Departamento con relación á tales contratos que, hará valer ante el Poder Judicial;

“Al efecto, transcribese esta Resolución al señor Gobernador, á fin de que acomode á ella sus procedimientos ulteriores, pudiendo mantenerla reservada mientras llega el caso de que se le reitere la

mos, dirigido por el señor Vicepresidente á algunos altos funcionarios:

“Madrid, Enero 20 de 1894.

“Señor.....

“Tengo el placer de comunicarle que la inocencia del doctor Goenaga, de que nunca dudé, queda establecida con evidencia absoluta, por tener ya conocimiento preciso del giro ó inversión que dio Pérez Triana á las letras de Uribe Velásquez que en la farsa de ese HOMBRE DETESTABLE representaban el precio del Minio, tro de Fomento.

“CARO.”

(Nota de la Dirección).

orden de nombrar un Representante del Departamento para proceder á la constitución del Tribunal de Arbitradores que *la Asamblea no admite*, salvo que se le obligue á ello por la Autoridad Judicial competente, previo el juicio á que haga lugar.”

De *El Esfuerzo*.—Medellín, Noviembre 16 de 1894.

* * *

LAS FIANZAS DE PUNCHARD & C.^o

Los abogados que le escribieron al Gobierno de Antioquia el cuaderno intitulado *Refutación al Concepto del doctor Nicolás Esquerro sobre los asuntos del Ferrocarril de Antioquia*, al hablar de la fianza por £ 10,000 que la Casa había de constituir en Londres y á satisfacción del Ministro de Colombia en aquella ciudad, concluyen así :

“Es, pues, indudable que los señores Punchard & C.^o *no dieron cumplimiento* á una de sus obligaciones principales, y *quedaron por esto en mora definitiva* ; pues el término preciso de los cuatro meses era improrrogable.”

Para llegar á este juicio final razonaron aquellos señores sobre supuestos falsos. Vamos á restablecer la verdad para que la malicia y el error no medren.

Es verdad que la Casa se comprometió á otorgar la expresada fianza de £ 10,000 á *satisfacción del Ministro de Colombia en Londres* y dentro de cuatro meses precisos después de aquella fecha (10 de Noviembre de 1892) en adelante ; que tal fianza tenía por objeto asegurar el cumplimiento del artículo XVIII del contrato de construcción, esto es, terminar la hechura del Ferrocarril, su equipo, etc., en el plazo de cuatro años ; y es cierto también que esa fianza había de pagarse “en vista del laudo de los árbitros mencionados en el artículo XLV del contrato, sin apelación ni tramitación judicial,” como lo expresa el artículo 2.^o del contrato citado por los abogados del Gobierno de Antioquia.

Como la fianza había de darse en Londres y á *satisfacción del Ministro de Colombia* en aquella ciudad, veamos, ante todo, qué dice el señor Ministro á este respecto, lo cual es decisivo en el asunto. A la página 26 de las *Aclaraciones* publicadas por el doctor F.^o Angulo, á la sazón Ministro, se lee la completa explicación de lo ocurrido. Viene el doctor Angulo explicando su intervención en el asunto y dice :

“No hay ley ni decreto ejecutivo que imponga á los ministros plenipotenciarios la atribución *de exigir fianzas* como las de que tratan los contratos de Antioquia y Santander, y yo ignoraba que en estos se me iban á señalar funciones tales, pues debe tenerse en cuenta que fueron creadas con mucha posterioridad al convenio de ocho de Junio. En mi mano estaba limitar las fianzas á una mera formalidad, ó *RODEARLAS DE TODA CLASE DE GARANTÍAS*. Con que se extendieran á favor del Gobierno directamente,—y no se me

había ordenado cosa distinta,—podía decir que había cumplido y lavarme las manos como Pilatos. Pero no procedí de ese modo: consulté á un abogado, quien me hizo saber que una fianza otorgada así sería irrisoria, pues según la legislación inglesa, no pueden entablar allí juicios ejecutivos las entidades que á su vez no están sujetas á ellos, y no siendo un soberano extranjero justiciable ante los tribunales ingleses, no puede tampoco demandar á nadie. Parece que en otras partes no sucede lo mismo; pero en Inglaterra se me aseguró por persona competente que tal era lo establecido.

“La fianza por £ 10,000 relativa al Ferrocarril de Antioquia fue otorgada á favor de los señores Schloss. Brothers, que sí podían entablar ejecuciones en caso necesario, Y SE EXTENDIÓ EN TÉRMINOS TALES QUE SU EFECTIVIDAD NO OFRECERÍA DIFICULTAD NINGUNA.”

Este concepto del empleado diplomático que hubo de exigir la fianza, parece que sería suficiente para anonadar las alegaciones de los abogados del Gobierno; pero nosotros vamos á traducir á continuación el documento mismo, para que lo valoren los abogados que no sean “campeones,” pero que sepan traducir y valorar una pieza jurídica. Ante todo advertimos que sabemos fue el doctor Felipe Zapata quien aconsejó en este evento al señor Ministro Angulo, y que al indicarle el modo de proceder le agregó, poco más ó menos: “Con un documento de esa clase pueden ser ejecutados aquí en una semana, los señores Punchard & C.^o, y pagan, ó se declaran en quiebra.”

Antes de reproducir el texto de la fianza, traduciéndolo á español y no á gerigonza, veamos el juicio del Ministerio de Fomento (sección de Ingeniería) acerca de él. Dicen así los ingenieros del Ministerio, en parte de un oficio que trascriben los abogados refutantes:

“El señor don Abraham García presentó á este Ministerio, con fecha 20 de Noviembre del año próximo pasado los documentos que originales remito á Usía con la presente nota, referentes á la garantía de £ 10,000 que los contratistas del Ferrocarril de Antioquia debían prestar para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones. Pero como Usía verá por el documento de fianza que se acompaña *original*, en idioma inglés, los fiadores sólo quedaron comprometidos á pagar la fianza *en el caso de que los contratistas SEAN CONDENADOS AL PAGO POR SENTENCIA ARBITRAL*; y la misma fianza no está constituida sino por una *nota promisoria* depositada en poder de los Agentes del Gobierno denominados los Depositarios.”!!

Cuando dijo La Rochefoucauld que después de un *pero* casi siempre venía una necesidad, pensaba sin duda en el *pero* de esta desgraciada nota.

¡Al mismo Ministerio que el 10 de Noviembre de 1892 dijo que “el pago de esta fianza se hará en vista del *laudo de los árbitros mencionados*, sin apelación ni tramitación judicial,” se le vuelve

ahora cosa dura, cosa de engaño, el que en el documento de fianza se diga que ésta no ha de pagarse sino en el caso de que á ello condenen los árbitros supradichos! ; Y el mismo Ministerio traduce *promissory note* (pagaré) por *nota promisoría* (que en español no es nada), y da á entender que el haberlo depositado (el pagaré) en poder de los depositarios es cosa de inseguridad, como si una cosa cualquiera *depositada* no ha de estar en poder de alguro que se llame *depositario*! El hecho es que cuando la mala fe ofusca á las gentes de un país cualquiera y mucho más si se trata de engañar á personas extranjeras, hasta los iugenieros se meten á rábulas.

Véase ahora sí el documento que exigió á la Casa el señor Ministro Angulo, de acuerdo con la opinión respetabilísima del doctor Zapata :

“LOS ABAJO FIRMADOS, Á SABER: “Felipe Angulo, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Colombia en Londres, que en adelante se denominará “Ministro de Colombia,” por una parte; William Charles Punchard, Willian Bell Mc Taggart y Francis William Lowther, empresarios de obras públicas en Londres y socios de la Casa denominada “Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º” que tiene su asiento en el número 151 Cannon Street de esta ciudad, que en adelante se llamarán “los Empresarios,” por otra parte; y los señores Schloss Brothers de Ethelburga House Bishopsgate Street en esta ciudad, que en lo sucesivo se designarán “los Depositarios,” por tercera parte,

TENIENDO EN CUENTA que el 24 de Septiembre de 1892 se firmó en la ciudad de Medellín un contrato para la construcción del Ferrocarril de Antioquia, entre Abel González, Secretario de Hacienda y Fomento del Departamento de Antioquia en la República de Colombia, autorizado plenamente por el Gobernador del Departamento, por una parte, y William Ridley, apoderado de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & Cº por la otra;

TENIENDO EN CUENTA que los Empresarios se comprometieron á construir un Ferrocarril en toda su longitud, en el plazo de cuatro años, á contar del 1.º de Enero de 1893 en adelante;

TENIENDO EN CUENTA que se convino por las partes contratantes en que, en ciertas circunstancias, ese plazo estipulado podía ser prorrogado por acuerdo entre el Gobierno y los Empresarios, y faltando el acuerdo, el período ó plazo sería determinado por Arbitros constituidos conforme á la legislación vigente en Colombia;

TENIENDO EN CUENTA que el 7 de Noviembre de 1892 se firmó en la ciudad de Bogotá otro contrato adicional al contrato de construcción, entre los Delegados del Gobierno de Antioquia y William Ridley como apoderado de Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º;

TENIENDO EN CUENTA que en este contrato adicional convinieron las dos partes contratantes en que, si por causas dependientes de la voluntad de los Empresarios éstos dejaban de concluir y equipar ese Ferrocarril en los términos convenidos por el artículo

XVIII del contrato de construcción, se obligaban ellos á pagar al Departamento de Antioquia diez mil libras esterlinas (£ 10,000), á cuyo efecto de pago consintieron en dar garantía suficiente por esa suma á satisfacción del Ministro de Colombia en Londres;

TENIENDO EN CUENTA que ese Ministro de Colombia ha consentido en aceptar como garantía suficiente un pagaré de los Empresarios, por la referida suma de £ 10,000, exigible á su presentación por los señores *Schloss Brothers*, ó á su orden, después del 1.º de Enero de 1897;

TENIENDO EN CUENTA que el Ministro de Colombia y los Empresarios han convenido en depositar ese pagaré en manos de los Depositarios; y

TENIENDO EN CUENTA que los Depositarios han consentido, al tomar ese pagaré, en comprometerse como se comprometen, á obrar con el conforme á las estipulaciones de este contrato,

POR TANTO los aquí presentes atestiguan que las partes susodichas han convenido en los artículos siguientes :

I

Los Empresarios declaran que se han obligado á hacer efectivo el pagaré por £ 10,000 suscrito por ellos á la orden de los señores *Schloss Brothers* ó á quien los represente, para asegurar el pago de esa suma al Departamento de Antioquia, después del 1.º de Enero de 1897, siempre que los Arbitros arriba citados decidan que los Empresarios son responsables; y en consecuencia los Empresarios, de acuerdo con el Ministro de Colombia, depositan y confían dicho pagaré en poder de los Depositarios, *con el único objeto de que ellos lo entreguen todo entero al Agente apoderado del Gobierno de Antioquia*, á la presentación de la sentencia de los Arbitros de que yá se ha hablado, en la cual se condene á los Empresarios; pero en el caso de que la sentencia declare que los Empresarios no han faltado, entonces los Depositarios cancelarán dicho pagaré y lo devolverán á los Empresarios, y lo mismo harán si los trabajos del Ferrocarril fueren aceptados por el Gobierno sin necesidad de Arbitramento conforme á la cláusula XVIII, es decir, en este caso anularán y entregarán también el pagaré á la presentación por los Empresarios del certificado de aceptación de los trabajos por el Gobierno.

II

Los Depositarios declaran por su parte que han recibido á su satisfacción el pagaré de los señores *Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º* y se encargan de cumplir sus obligaciones en la manera que queda expresada.

III

Para evitar toda dificultad proveniente de los nombres y de la identidad de los Arbitros, así como de la autenticidad de su fallo,

queda convenido por todas las partes aquí obligadas que los nombres e identidad de los Arbitros y la autenticidad de su sentencia, se probarán por un certificado del Ministro de Justicia ó del Ministro de Gobierno de la República de Colombia, cuyas firmas estén autenticadas por el Ministro Británico en Bogotá.

En fe de lo cual han firmado tres ejemplares de este contrato en las oficinas de los señores Schloss Brothers, los Depositarios designados, el día 28 de Junio de 1893.

Testigos de las firmas de todas las partes: *Thomas Cresswell 15 George Lane, Lewisham S. E.—John J. Lloyd, Brunswick Road Narbinton, Kingston on Thames.—F. Angulo.—W. C. Punchard.—W. B. Mc Taggart.—F. W. Lowther.—Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o—Schloss Brothers.*"

N. B.—El pagaré está aún en poder de los Depositarios esperando la decisión de los Arbitros, y haciendo falta en la caja de la Casa, pues como en Inglaterra se registran en la Bolsa esta clase de operaciones, ellas afectan directamente el crédito y capital de cada comerciante. Es este otro de los motivos que la Casa tiene para desear el pronto fallo de los Arbitros, en uno ó otro sentido. La Casa, como se ve, no puede aceptar otra sentencia alguna, pues Schloss Brothers sólo al fallo de los Arbitros habrán de obedecer.

El pagaré de garantía ó multa, como lo llama el contrato, que sólo estipuló una *pena*, no se constituyó *dentro de los cuatro meses precisos*, por culpa del Ministro y no de la Casa. Habiendo sido aceptada la pena en Junio, surtió los mismos efectos en derecho que si lo hubiera sido en Marzo; tanto más cuanto en todo tiempo el Gobierno estuvo en mora para con los Contratistas. Por todos los lados que se le buscan faltas á la Casa se la encuentra más correcta y más firme en su derecho. Peor para los que no le cumplieron tan solemnes compromisos y se lanzaron á los azares de un juicio que puede serles adverso. Esperemos.

EXENCIÓN DE DERECHOS DE ADUANA.

Conforme á la cláusula adicional A, incorporada por el Gobierno Nacional en el contrato de construcción del Ferrocarril, gozaban de exención de derechos de importación "el material fijo y rodante, las máquinas, herramientas, utensilios y demás elementos que se destinen á la construcción, explotación y conservación de la vía y de sus anexidades, por ser el ferrocarril una vía pública destinada al uso público."

En virtud de esta cláusula desde que vino el primer cargamento de útiles para el Ferrocarril de Antioquia, á fines del año de 1892, comenzó el Agente de la Casa en Barranquilla, señor don Tomás Surí Salcedo, á otorgar las fianzas correspondientes, ante el señor Administrador de aquella Aduana, por escritura pública y por documentos ó pagarés privados, en los términos que las leyes fiscales de la República lo exigen. Desde entonces comenzaron también las

gestiones de los Representantes de la Casa para obtener del Ministerio de Hacienda Nacional la declaratoria correspondiente de exención, sin que hasta la fecha haya podido lograrse el resultado previsto en los contratos, violándolos también en esta parte, si no con intención malévola, al menos con una fuerza de inercia inexplicable.

Como esta mora indefinida fuera perjudicial á los intereses comerciales del señor Salcedo, la Casa hubo de otorgar nueva fianza escriturada y de dos respetables comerciantes de esta ciudad, ante el Notario 1.º de este círculo, el día 28 de Septiembre último (escritura número 1,178), para asegurar al Gobierno de la República, á satisfacción del señor Tesorero General, el pago de la cantidad de \$ 10. 125,25, por los cuales aún se está esperando la declaratoria de exención.

Esa suma de pesos representa el valor de los derechos causados por los siguientes cargamentos venidos al país en cumplimiento de los contratos, y que son los que aguardan la exención definitiva. Otros corrieron mejor suerte.

A saber :

"Del Vapor 'Medway,' de 4 de Noviembre de 1892, por 11 bultos para el Ferrocarril de Antioquia.....\$	382-80
"Del Vapor 'Mexican,' de 18 de Marzo de 1893, por 238 bultos para el Ferrocarril de Antioquia.....\$	1138-35
"Del Vapor 'Nicaragua' de Marzo de 1893, por 2 bultos para el Ferrocarril de Antioquia.....\$	18-30
"Del Vapor 'William Cliff' de Marzo de 1893, por 43 bultos para el Ferrocarril de Antioquia.....\$	196-95
"Del Vapor 'Egyptian Prince' de Abril de 1893, por 1 bulto para el Ferrocarril de Antioquia.....\$	39-00
"Del Vapor 'Roman Prince' de 29 de Mayo de 1893, por 43 bultos para el Ferrocarril de Santander..\$	113-65
"Del Vapor 'Orinoco' de 19 de Mayo de 1893, por 5 bultos para el Ferrocarril de Antioquia.....\$	139-80
"Del Vapor 'Orinoco' de 19 de Mayo de 1893, por 89 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	1415-10
"Del Vapor 'Orinoco' de 19 de Mayo de 1893, por 61 bultos para el trazo del Meta.....\$	1439-55
"Del Vapor 'Pallas' de 5 de Junio de 1893, por 191 bultos para el Ferrocarril de Antioquia.....\$	1255-95
"Del Vapor 'Pallas' de 5 de Junio de 1893 por 7 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	45-20
Del Vapor 'Mexican' de 15 de Junio de 1893, por 15 bultos para el Ferrocarril de Antioquia.....\$	170-50
"Del Vapor 'Darién' de 26 de Junio de 1893, por 305 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	1783-70
"Del Vapor 'Vesta' de 11 de Julio de 1893. por 55 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	80-65
Pasan.....\$	8219-50

Vienen.....\$	8219-50
“ Del Vapor ‘ Alvo ’ de 18 de Julio de 1893, por 10 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	44-50
“ Del Vapor ‘ West Indian ’ de 19 de Julio de 1893, por 5 bultos para el Ferrocarril de Antioquia.....\$	59-25
“ Del Vapor ‘ West Indian ’ de 19 de Julio de 1893, por 69 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	53-15
“ Del Vapor ‘ Caunsellor ’ de 18 de Agosto de 1893, por 2 bultos para el Ferrocarril de Antioquia.....\$	63-20
“ Del Vapor ‘ Don ’ trasborde del ‘ Essequibo ’ de Junio de 1893 por 17 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	932-55
“ Del Vapor ‘ Athos ’ de 26 de Septiembre de 1893, por 240 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	356-00
“ Del Vapor ‘ Andes ’ de 10 de 1893, por 18 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	195-30
“ Del Vapor ‘ Athos ’ de 7 de Noviembre de 1893, por 2 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	74-25
“ Del Vapor ‘ Andes ’ de 21 de Noviembre de 1893, por 23 bultos para el Ferrocarril de Santander.....\$	65-20
“ Del Vapor ‘ William Cliff ’ de 26 de Diciembre de 1893, por 3 bultos para el Ferrocarril de Santander....\$	62-35
Suma.....\$	10.125-25

Esta muestra que se publica de los cargamentos de materiales introducidos al país por los señores Contratistas, es prueba de que ellos estaban cumpliendo los contratos lealmente; y si la conducta obstruccionista del Ingeniero Oficial no hubiera sido rémora para el ensanche de los trabajos en el Ferrocarril de Antioquia, la Casa hubiera enviado doble y triple cantidad de materiales, pues no fueron pocos los contratos que tuvo necesidad de resolver con Casas fabricantes por esa circunstancia y por la rotura final de los contratos, con que remató su acción oficial el señor Gobernador Vásquez Barrientos.

La demora en la aprobación de los planos enviados á Londres, planos que no volvieron aprobados sino después de la rotura del contrato, fué otro motivo para que la Casa limitara el envío de materiales, que no eran necesarios sino al tomar los trabajos el desarrollo consiguiente á la magnitud de las obras emprendidas y al plazo de cuatro años que tenía para ejecutarlas.

Por la escritura extractada en este paso y por el pagaré otorgado á Schloss Brothers, se pueden calificar la clase de fianzas que había constituido la Casa Punchard & C.^o en cumplimiento de sus compromisos. Muy diferente hubiera sido la suerte de los contratos y aun la del país—económicamente—si los Gobiernos contratantes hubieran comprendido y acatado los contratos como los comprendió y acató la Casa con quien contrataron!

CUESTIÓN GRAMATICAL

Dos individuos escribieron en inglés, dirigiéndose á un tercero, así:

“....And we hope in a short³ time you will receive official approval of the plans”;

Y el que recibió la carta tradujo al español de este modo:

“Ojalá que pronto venga la aprobación oficial de los planos.”

Como uno de los dos que escribieron la carta (R. Torres M.) —cogido en sus propias redes— trataba de negar que él hubiera escrito tal cosa como la que su corresponsal tradujo, se aventuró á estampar por la prensa el concepto ofensivo de que *se había falscado y alterado* el contexto de ese paso de su carta, sin que al falsario le sirviera de excusa “su poca versación en el castellano”; agregando que “*un cambio TAN COMPLETO en el sentido* no se hace por falta de conocimiento en los idiomas, pero sí por un procelimiento semejante al de quien quisiera suprimir de los contratos escritos *esos* ú otras letras importantes”; y para restablecer el sentido de su texto inglés quiere este singular gramático que se traduzca así, letra por letra:

“....Y esperamos que dentro de poco tiempo recibirá usted aprobación oficial de los planos.”

Para mejor inteligencia de nuestros lectores, les diremos que este Torres que reclama contra la primera versión, había dicho antes, y repetidas veces, que los planos en cuestión no valían nada; y como en el paso traducido *espera* que dentro de poco se reciba la aprobación de esos planos (para comenzar á ejecutarlos), se le increpó la contradicción flagrante, hija de la mala fe y de la estulticia combinadas.

Queda, pues, reducida la cuestión á estos precisos términos: ¿Con cuál de las dos frases—“ojalá que reciba la aprobación de los planos,” “espero que reciba la aprobación de los planos”—se expresa más tenuemente la idea contenida en el pasaje inglés?

O más corto: ¿cuál es menos expresivo y apremiante, el giro *ojalá que*, ó el giro *espero que*?

Abramos al maestro de todos, Bello, comentado por Cuervo, y veamos qué nos enseña á este respecto:

“1203. *Ojalá* equivale á *Dios quiera*, y rige por consiguiente proposición subordinada en *el modo subjuntivo común*, de la misma manera que los verbos que significan *deseo*: *Ojalá que* la buena causa triunfe!”; *ojalá que* venga la aprobación de los planos!....

“460. El modo indicativo *sirve* para los *juicios afirmativos*:” Esperamos que vengan los planos....

“462. Piden de ordinario *el subjuntivo común* las palabras ó frases subordinadas que denotan *incertidumbre ó duda*....”

Conforme á estas reglas triviales, que no hay *cachifo* que no se sepa, nuestro traductor escrupuloso, antes que reagravar el juicio expresado por los dos de la carta, lo atenuó hasta más no poder, pasando al modo subjuntivo común (“ojalá que vengan los planos”)

la frase afirmativa, cierta, imperativa: “esperamos que vengan los planos.” Y se necesita no haber saludado la gramática para reclamar contra esa traducción primera, y pretender restablecer el texto y librarse de la fea nota de versátil y embustero apelando á la segunda, que es más comprometedora. ¿Si creerá el que tál hace que todos estamos *enchamificados* ó *liebetados*, como los desgraciados *bausanos* antioqueños á quienes se les supo montar en el cogote?

Véanse dos ejemplos, para concluir;

“Este corazón que da
Latidos de que me aterro,
Éste dicen que es de hierro,
Que es insensible, ¡ojalá!”

Es decir, *dudo que sea insensible, casi afirmo que no es insensible* mi corazón.

....“las almas de los Santos Padres que estaban *esperando* su santo advenimiento.” Es decir, un advenimiento *que había de venir precisamente, que era imposible que no viniera*.

Y así como eso es en gramática, así es en ingeniería, en economía política—los ciclos de crédito—y en todo lo que trata el mozo en cuestión. Y así como lo ven se metió á traducir á Longfellow para presentarlo en Chicago á nombre de Colombia. . . . Gracias á la discreción de literato eminente que no consintió en que se imprimiera un prólogo con que esta mano pensó engalanar la edición. Figúrense ustedes, y ríanse si quieren, que el autor del prólogo, nuestro hombre, decía allí que el bueno de Longfellow había sido el mortal más feliz del mundo, no embargante sino á causa de que se le habían muerto, estando él chiquitín, su padre y su madre; que luégo se le habían muerto, una tras otra, todas las mujeres que tuvo, dejándole enfermos los hijos que le parían, los cuales, á su turno, se morían como angelitos en cada estación. . . .; que sus amigos también, ó se murieron ó le volvieron la espalda, y Longfellow se quedaba en el apogeo de la dicha; y el tonto en el perigeo del sentido común. . . .

¡ Y que coma pan!

(*Los Hechos*).

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Con este título trae el *South American Journal*, correspondiente al 22 de Septiembre último, el artículo editorial que traducimos á continuación, para que nuestros lectores conozcan el modo como se juzga por esa respetable hoja comercial—que á veces es oficiosa en asuntos suramericanos—la cuestión pendiente entre los Gobiernos contratantes y la Casa contratista del Ferrocarril de Antioquia.

Al hacer esta reproducción es nuestro ánimo llamar también la atención del Excelentísimo señor Vicepresidente de la República á la no muy satisfactoria situación en que coloca á su Gobierno, y al

país entero, la Gobernación de Antioquia, alzada en más ó menos abierta rebeldía de nombrar el Representante de ella que le ordena la Resolución del Supremo Gobierno de 23 de Mayo,—de hace casi 6 meses.

Estamos seguros de que el Excelentísimo señor Caro obviará al fin, con mano firme y pronta, los obstáculos que mañosamente han ido acumulando gentes que dependen de él en todo y para todo, contra su memorada, justísima y verdaderamente acertada Resolución de arbitramento. De otro modo, quizá no sea imposible que la Nación se vea envuelta en reclamaciones diplomáticas, más ó menos duras para ella; pues si es verdad que los tiempos de Makintosh “han pasado,” como dijo hace poco el señor X. Y. Z. con ese aplomo de profeta que lo caracteriza, ¿quién nos premune contra los tiempos de Lord Kimberley y el Capitán Mc. Taggart?

Y en suma, una Resolución ejecutiva del Poder Central, debe cumplirse conforme á la Constitución y leyes del país, pues el Poder que la dicta tiene en sus manos los medios eficaces de hacerse obedecer y atribuciones de la misma fuerza para no permitir que sus órdenes sean mistificadas, como las del antiguo régimen español. *To be or not to be*, que pudiéramos traducir en esta vez: las cosas deben llegar á su fin.

The South American Journal dice así:

“ Los lectores nuestros que se interesan en asuntos relacionados con Colombia, recordarán que desde Mayo último, y mediante ciertas premiosas representaciones de Mr. Jenner, Ministro Británico en Bogotá, el Gobierno de Colombia publicó una Resolución, por la cual mandaba que las reclamaciones de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o contra el Gobierno departamental de Antioquia, por daños y perjuicios sufridos por ellos con la anulación del contrato sobre construcción del Ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín, fuesen sometidas á arbitramento conforme á la ley colombiana. Extraño parecerá que haya habido necesidad de esta Resolución, toda vez que en el contrato se había pactado, de un modo expreso, que toda diferencia entre las partes contratantes sería dirimida por ese tribunal de arbitramento. En todo caso, la orden dada por el Gobierno nacional era explícita: las dos partes debían constituir sus árbitros y arreglar el asunto sin demora. Los contratistas del Ferrocarril han estado dispuestos á cumplir la Resolución, nombrando su árbitro; pero el Gobierno de Antioquia ha procedido de un modo diametralmente opuesto. El señor Miguel Vásquez, Gobernador y jefe de la fracción que anuló el contrato, resignó su empleo antes que cumplir la orden superior. El señor Julián Cock Bayer fue nombrado para reemplazarlo. Como su apellido lo indica, este señor parece de extracción alemana, lo que inclinaría á creer que, siguiendo una política como la de las naciones civilizadas, habría nombrado el árbitro de Antioquia; mas por razones que no se explican satisfactoriamente, continuó la conducta de su predecesor,

y hasta hoy no ha dado un paso en cumplimiento de las órdenes expresas del Gobierno nacional.

La paciencia de los contratistas está al agotarse, pues esa tardanza indefinida y la renuencia del Gobierno de Antioquia, les causan pérdidas y perjuicios que se acrecen cada día. Así es que han decidido presentar un *ultimátum* instando para que la otra parte nombre su árbitro en un tiempo razonable; ó si, por cualesquiera motivos, eso no se obtiene, ellos ocurrirán al Gobierno de Su Majestad, de quien sabemos que les prestará muy efectivo apoyo.

Muchas veces se ha discutido que nuestro Gobierno no debe mezclarse en cuestiones de particulares; pero cuando se llega, como en el caso presente, á una demora ó demora de justicia á súbditos Británicos, demasiado justo es que los proteja.

No podemos comprender cómo es que un pueblo que quiere, como Colombia, ocupar un puesto entre las naciones civilizadas y que desee y busca el concurso de capitales europeos, puede permitir á un Gobierno departamental, subalterno suyo, que obre de manera semejante.

Y las irregularidades no paran allí, pues se sabe públicamente que las autoridades han cogido y abierto la correspondencia de los señores Punchard & C^o con sus Agentes en Colombia; dando esto por resultado que dichos señores hayan buscado y obtenido el privilegio de enviar sus cartas entre el saco de la Legación Británica en Bogotá. Y aun eso ha sido insuficiente; pues se dice que un saco dirigido á Mr. Jenner fue abierto, y otro se extravió.

Este asunto ocupa ahora muy seriamente la atención de nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores. Si tales procederes continúan, Colombia será relegada no muy tarde á la misma categoría en que Lord Palmerston colocó á Bolivia en una ocasión memorable."

Nos parece que el periódico londinense extrema las cosas más allá de lo justo y exacto, sobre todo en lo que se refiere á la correspondencia de la Legación, que tradicionalmente ha sido sagrada para nuestra Cancillería, como lo testificaron á tiempo todos los otros Diplomáticos residentes en el país. Las cartas de Punchard & C^o se tomaron por lo del *Petit Panamá* y de acuerdo con el tratado entre este país é Inglaterra, si bien la autoridad antioqueña no fue suficientemente pulcra en la manera de examinar esos papeles.

Confiadamente esperamos en que el Excelentísimo señor Caro nos sacará airosos en este delicado asunto, que le echó á cuestras el señor Vásquez y su círculo atrabiliario.

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.

El exabrupto cometido por el Gobernador Vásquez Barrientos con el contrato celebrado entre los Gobiernos nacional y de Antioquia con la Casa Punchard, Mc. Taggart, Lowther & C^o sobre la construcción del Ferrocarril de Antioquia, se ha quedado roto, como

si la fe y honra de la Nación comprometidas en ese negocio estuvieran á merced de cualquier antojadizo que haga alarde de un quijotesco poderío.

Enojoso es por demás hacer aquí una relación de lo ocurrido, por ser del dominio público la historia de este contrato; pero creemos que cada colombiano tiene el deber de vigilar por los intereses del país, y por esta razón recordamos un hecho que puede acarrear-nos graves conflictos: nos referimos á la obligación contraída en el contrato, ofrecida por el Gobierno repetidas veces, ordenada desde el 23 de Mayo próximo pasado. En efecto, el Gobierno nacional dispuso que se constituyera el Tribunal de árbitros que debe decidir sobre las reclamaciones de los contratistas, y hasta hoy, después de cinco meses y á pesar del poder unitario tan alardeado, no se ha podido lograr que el Gobernador de Antioquia nombre el árbitro que le corresponde.

¿Oree seguramente el señor Gobernador de Antioquia que se trata de ventilar alguna garantía, algún reclamo, una queja ó una petición de algún liberal para resolverla, ya que no con justicia, con esa fuerza de inercia ó un “vuelva usted mañana”?

¿Ignora el señor Gobernador que los fuertes tienen otro modo de reclamar sus derechos, que ahogan la soberanía de las naciones, ó cuando menos obligan á los débiles á postrarse de hinojos?

Doloroso sería ver á nuestra pobre Patria envuelta en una reclamación diplomática en que la justicia no está de nuestra parte, y más aún con una Nación que fué protectora decidida de nuestra independencia.

Nosotros no defendemos los intereses de los contratistas, ni sabemos si sus pretensiones son justas; pero sí sabemos que tienen derecho indiscutible á que se constituya ese Tribunal de árbitros para resolver sobre las indemnizaciones que reclaman por la hábil torpeza del Gobernador Vásquez Barrientos.

Allá en aquellos calamitosos tiempos de la anarquía organizada, cuando los *Sus Señorías* de hoy se llamaban modestamente *Secretarios*, el ramo de Relaciones Exteriores fué servido por personas de acrisolada honradez, de claro talento y aquilatado patriotismo, que pusieron al país en un punto de vista culminante por la justicia de su proceder y por la energía con que se defendieron sus fueros; en esos tiempos, decimos, no se levantó una voz, que sepamos, que nos pusiera en entredicho con otra Nación, no obstante los delicados asuntos que se presentaron al Gobierno y que se resolvieron sin el más ligero menoscabo de la honra nacional. Aquellos ciudadanos ilustres no pusieron en práctica la diplomacia otomana que parece ser el modelo adoptado por la Regeneración: una tonta evasiva que se decide cuando la amenaza del empleo de la fuerza arranca una resolución más costosa, por lo tardía, que satisfaga al más fuerte.

Tal se nos ocurre que sucederá con el Gobierno inglés en el reclamo pendiente con la Casa Punchard. Y todavía estamos con el

dogal al cuello por el asunto Cerruti, manejado por la *crème* de la Regeneración con tanta torpeza.

Cualquiera que no sea el señor Vásquez B. sabe que los contratos son leyes para los contratantes; que del mismo modo que se hacen pueden desbaratarse, por la voluntad de *todos* los interesados. No de otro modo se resolvió con la misma Casa el contrato sobre el Ferrocarril de Santander sin menoscabo del buen nombre de los contratantes.

(De *El Motor* de Honda).

CORRESPONDENCIA

Señores Directores de *Los Hechos*.—Bogotá.

Cosas serias suceden ahora por acá, de las cuales quiero dar á los lectores de ese diario alguna buena idea, pues conviene que sean conocidas y juzgadas en todo el país, á quien le interesan grandemente.

Se sabe yá que el Gobernador Cock Bayer ha nombrado al señor Antonio José Uribe, residente en ésa, para que concorra, de acuerdo con el Ministerio de Fomento y con el representante de los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.^o, á constituir el Tribunal de Arbitramento previsto y estipulado entre los Gobiernos y la Casa contratante, para que dirima las graves diferencias que han ocurrido entre ellos por el contrato de Ferrocarril á Puerto Berrio, diferencias cuyas insolubilidad y trascendencia tuvieron origen en la ilegal y atentatoria Resolución de 19 de Octubre de 1893, dictada por el ex-Gobernador Vásquez B. y sus Secretarios y áulicos de entonces.

Con motivo de ese nombramiento hecho al señor Uribe, han armado muchos aspavientos aquí *El Esfuerzo* y su círculo, como si dijéramos los mismos que aconsejaron las medidas contra la Casa, enemigos todos del contrato, y los mismos que se ceñían modestamente, hace meses, coronas de rejalgar y helecho como salvadores de Antioquia!

Claro es que estos tales, que han mantenido supeditada la opinión pública y que venían envalentonándose con la lentitud oficial en llegar al Arbitramento, han puesto los gritos en las nubes por el referido nombramiento, tras el cual ven ellos el fallo justiciero de su desatentado proceder. Así es que apenas si les queda denuesto que no arrojen por esas bocas contra el Gobierno nacional y el del Departamento, hasta tal punto, que éste hubo de suspender el memorioso *Esfuerzo* para contenerlo en sus ventoleras y bravatas.

Por su parte el Gobierno del señor Cock, para no quedarse atrás de sus predecesores en eso de la buena fe y la destreza, tuvo el tino de hacer publicar ó consentir en que se publicara en la imprenta oficial una hoja volante y rapante, llena de suposiciones atrevidas, en que trata de justificar el nombramiento y de tranquilizar

á los antiguos secuaces del señor Vásquez y cómplices aún de Torres Mariño. ¡Qué hoja, señores Directores! En ella se repite la escandalosa especie de que el Arbitramento pactado es nulo y que, por consiguiente, á *ése* no se accederá; que se buscará otro arbitramento, que ellos llaman legal, y que aun á ese no se irá sino *si ha de dar plenas garantías á los de la Resolución de 19 de Octubre* etc., etc. Lo cual es, en resumen, como decirle á la contraparte inglesa, aquello tan gastado y ridículo del jugador de pila ó cruz: “Con vara gano yo y con sello pierde usted”....

A pesar de esta hoja—*consolatrix afflictorum*—los de *El Esfuerzo* no se contentaron, y respondieron espeluznados:

“Las suposiciones que se hacen en la hoja aludida *son tan favorables* (mina con mucho oro) y *prueban tanto*, que, por lo mismo, más bien que tranquilidad, *nos producen una inquietud íntima* MUY PARECIDA AL VAGO PRESENTIMIENTO DE UNA CATÁSTROFE.

“Nó! Francamente, no nos inspira confianza *el procedimiento adoptado por el Gobierno*, de cuya excelencia y buenos fines no hemos podido persuadirnos....” (1).

¡Por fin la sombra de Banco vino á sentarse en el banquete de los azuzadores de don Miguel Vásquez B., así, de un modo íntimo, en forma del vago presentimiento de una catástrofe! De tal suerte, que si uno fuera poeta ó citador siquiera, lo harían recordar ciertas gentes aquello de Núñez de Arce, de que hay una *conciencia nunca dormida*, que llega á ser á veces y á un mismo tiempo, *delator, juez y verdugo*....

Y al tiempo en que la Gobernación publica hojas como la que queda esbozada, que vale por un tomo ó por un árbol; al tiempo que la Gobernación se canta al oído, recio, muy recio, pero muy mal, para consolarse en el camino del arbitramento—donde se ha de poner en

(1) El miedo cerval que muestran los escritores anónimos que espuman en el Banco de don Miguel, se comprende con sólo recordar que el Código Político y Municipal dice por ahí:

“Todo empleado público es *directa y personalmente responsable* de los actos punibles que ejecute, aunque sea á pretexto de ejercer sus funciones, á menos que pruebe haber procedido por orden superior, de aquellas cuyo cumplimiento es ineludible, según la ley.”

Y el Código Civil agrega impasible:

“El que ha cometido un delito ó culpa que ha inferido daño á otro (al Departamento), es obligado á la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa ó delito cometido.

“Es obligado á la indemnización el que hizo el daño y sus herederos.”

Y como el doctor Esguerra probó hasta la saciedad que la Resolución de 19 de Octubre es ilegal; y la violación de la ley es el delito; y como fueron don Miguel Vásquez y sus tres Secretarios, *todos ricos*, los que cometieron el delito y deben la indemnización, Antioquia no tiene que temer, siempre que los empleados del Ministerio Público no sean deudores en los Bancos de aquí, y acúsen, y recaben la condenación de esos violadores de la ley, y sobre la sentencia y la pena principal, les hagan efectiva la indemnización de los daños y perjuicios causados al Departamento.

Poco vivirá quien no vea todo eso, pues si acá no hay quien reclame por el Departamento sacrificado, por allá estamos seguros que no faltará quien acuse ante la Corte

(Nota del Autor).

claro de un modo recto, y pronto y honorable quién tiene razón en el litigio;—al tiempo que los *vasquenses* todos alzan las manos al cielo y arrojan espumarajos contra el Gobierno nacional, contra Punchard y C.^o y contra *los antioqueños que figuran en este Petit Panamá*, defendiendo los intereses jurídicos de esta parte contratante; mientras todo esto sucede y sobreviene la catástrofe aquella del íntimo presentimiento, sólo un hombre, un Gerente y un ex-Ingeniero Oficial, está tranquilo, regordete y sonriente como ídolo chinésco....

Este sujeto es, en verdad, el único que se ha salido con las suyas, lo que prueba que no es un majalero, como por allá han querido hacerlo creer. Que no sepa ingeniería, pase; que haya sido infiel á sus compromisos, no se oculta; que lleve sobre sí el peso de acusaciones probadas que hubieran anonadado á Gasparone, es cierto; pero eso mismo comprueba mi aserto de que sabe más que muchos Gobernadores y Diputados y aun que gente más encumbrada.... Dígalo si no su actual situación de hombre sólido entre tanto temblador, de hombre ganancioso entre tanta víctima ferroviaria y de factótum obligado entre tanto inepto.

Se nota, es verdad, que aquí su opinión flaquea; pero él se burla de la opinión, pues tiene en los señores Cock (Presidente de la Junta ferrocarrilera), Carlos Restrepo C. y Alonso Angel, miembros de la tal Junta, los únicos, pero esenciales apoyos que él necesita y todo lo demás le desinteresa como la guerra de Corea. Apenas si el Tesorero del Departamento, señor Escobar, le comienza á templar la rienda, *et pour cause*, como dicen los franceses.

Es el caso, y va de cuentas, que ya Torres Mariño agotó en los breves sin ton ni són de su gerencia ferroviaria, los \$ 500,000 votados por la Asamblea para gastos en el presente año; comienza ya á no tener más qué gastar, y don Frutos está resuelto á pararle el macho. Los últimos \$ 25,000 de la partida votada, no los había ya en la Tesorería al volver Torres de su malhadada andanza por esa capital. Como Torres manda en la Junta casi como en su miedo, hizo que el Tesorero saliera al comercio á buscar los \$ 25,000 que ya diz que estaban gastados en la mayor parte; pero el Tesorero se halló con que el comercio de esta plaza (comercio que dijo muy orondo que el descuento inicial de 20 por 100 del empréstito Punchard *era un BALDÓN para Antioquia*) no le daban dinero al Tesoro departamental á menos de al 15 por 100 para un plazo irrisorio de dos ó tres meses. El Tesorero, sin duda por no sufrir ese baldón, no quiso tomar el dinero. ¿Qué sucedió entonces? Que Torres buscó él mismo el dinero, tal vez con el crédito suyo de que nos habló algún día, en los Bancos de Bogotá y con buena firma, y lo.... *halló al 12 por 100*. A este precio lo tomó el Tesorero; pero parece que la Junta se comprometió á pagar el 3 por 100 de diferencia, por cuenta del mismo Ferrocarril, pues los prestamistas no lo aflojaron á menos de al 15 por 100. De donde resulta la ingeniosa combinación de que el Gobierno apenas paga el 12 por 100, pero como el Ferrocarril

paga el otro 3 por 100 de llapa, es siempre el buen pueblo antioqueño quien paga ahora dinero al 15 por 100 para darle qué gastar al beatífico Torres. . . .

Los resultados de la administración de este Gerente en el primer año de su reinado comienzan, pues, á hacerse palpables aun para los más empedernidos en el complot con el ex-Ingeniero Oficial. Muchos indiscretos se preguntaron en tiempo cuánto llegaría á *costar* una legua de ferrocarril por el sistema Torres Mariño. Muy pronto vamos á tener la respuesta, aunque la Gerencia se cuida de dejar traslucir sus gastos y cuecañas ocultas, como se cuida un cenobita de mostrar sus pudendas.

En efecto: de *Pavas á Monos* hay $4\frac{1}{2}$ kilómetros, sea menos de una legua. En ese trayecto, que es donde ha exhibido sus hazañas el señor Torres, gastó éste algo como \$ 500,000 antes de Mayo, cuando la Asamblea le votó los otros \$ 500,000 yá tragados, esto es, después que arrojó de allí á los ingleses contratistas; y como el otro ingeniero antiguo del Gobierno Botero Uribe había gastado más de \$ 300,000 en ese mismo trayecto, resulta que el pueblo antioqueño ha hundido \$ 1.300,000 en hacer *pésimamente menos de una legua de ferrocarril, en la parte más fácil de la vía.*

Ahora bien: como ese trayecto está muy lejos de ser en sí obra concluída y buena, y además no obedece á plan ninguno de trazo y conclusión de la obra; y como de allí á Medellín hay treinta leguas redondas, el sistema Torres Mariño le costará al Departamento, para hacerle sabe Dios qué escalas de Jacob la nonada de unos \$ 40,000,000 !!

Agréguese á esto que el tramo de vía de Pavas al Puerto está en malísima condición, y se tendrá idea cabal del desastre íntimo y de pura de catástrofe en que este personaje de sainete, y los que lo recomendaron y apoyan, han colocado al Departamento de Antioquia.

Si resultare, además, que el Arbitramento condene al Departamento á una indemnización cualquiera, que todo es posible, no imaginamos cómo pueda este pueblo, laborioso y hambreado, pagar tantos servicios al inventor de Torres, al Gobernador Vásquez y á los que se fueron tras el ingenierillo cizañero y contra los contratos ingleses, con la violencia del alud y con su ceguedad también.

Hasta otro día.

Medellín, Noviembre 25 de 1894.

(*Los Hechos*)

CONFERENCIAS

Republica de Colombia.—Ministerio de Fomento.—Sección 1ª.—Número 2,007.—Ramo de Ingeniería.—Bogotá, 22 de Diciembre de 1894.

Señor Carlos T. Spencer, Representante de la Casa de Punchard, Mc Taggart Lowther & C.^o—P.

El señor Antonio José Uribe ha dirigido á este Ministerio, con fecha de hoy, la nota que copio á continuación:

“Tengo el honor de comunicar á Su Señoría que, por Decreto de fecha 24 de Noviembre próximo pasado, el señor Gobernador de Antioquia tuvo á bien nombrarme Representante del Departamento en la capital de la República, á fin de proceder á constituir de conformidad con las leyes vigentes, y con la resolución de 22 de Mayo último, dictada por ese Ministerio, un Tribunal de Arbitramento que decida de las cuestiones entre el Departamento y los señores Punchard, Mc Taggart, Lowther y C.^o, con motivo de los contratos de fecha 24 de Septiembre de 1892, sobre construcción del Ferrocarril de Antioquia y empréstito para la misma obra.

Asimismo me es grato participar á Su Señoría que he aceptado el expresado encargo, y que, habiendo recibido ya las instrucciones oficiales á las cuales debo ceñirme, estoy pronto á conferenciar con Su Señoría y el Representante legal en esta ciudad de los señores Punchard, Mc Taggart, L. y C.^o, acerca de tal asunto, para los efectos de la resolución y del Decreto mencionados.”

La que comunico á usted para su conocimiento y demás fines á que haya lugar.

Dios guarde á usted.

El Ministro del Tesoro, encargado del Despacho de Fomento,

MIGUEL ABADÍA MÉNDEZ.

Bogotá, 24 de Diciembre de 1894.

Señor Ministro de Fomento.—Presente.

Acabo de tener la honra de recibir de parte de Su Señoría la nota número 2,007, de fecha 22 de los corrientes, Sección 1.^a, por la cual me avisa Su Señoría que el señor Antonio José Uribe ha comunicado á ese Despacho que fue nombrado Representante de la Gobernación de Antioquia para los efectos de la resolución de ese Ministerio de fecha 23 de Mayo último, sobre cierto Arbitramento; que dicho señor Uribe aceptó el puesto; que ya recibió sus poderes y credenciales é instrucciones, y que está dispuesto á conferenciar con Su Señoría y con el Agente de Punchard, Mc Taggart, Lowther y C.^o sobre ese asunto.

Al acusar á Su Señoría recibo de esa comunicación, me es grato manifestarle á mi turno, que estoy dispuesto á concurrir á las referidas conferencias, en donde exhibiré el poder que me acredita como Representante legal de Punchard, Mc Taggart, Lowther y C.^a; para lo cual suplico á Su Señoría se sirva designar el más próximo día que sea posible á efecto de nuestra reunión y conferencias.

Con la más alta consideración me repito de Su Señoría atento seguro servidor,

C. T. SPENCER.

AL FIN SE HACE JUSTICIA

El artículo verdaderamente magistral que va en seguida es tomado del número 1,311 de *El Correo Nacional*, el mismo diario que antes se mostrara adverso, por falta de estudio serio, á la reclamación de la Casa que nosotros hemos sostenido. Lleva fecha 25 de Mayo de 1895, cuando nada podía publicarse en la prensa que no fuera acepto á los ojos del Gobierno. Que mediten los Gobernadores arbitrarios esta lección de ciencia y de justicia :

ASUNTOS AMERICANOS

IV

La doctrina de Monroe.

De la isla de Santo Domingo no oímos hablar sino muy de tarde en tarde, ora con ocasión de los amagos anexionistas de los Estados Unidos, ora cuando se trata de los restos de Colón (que, dicho sea de paso, creemos reposan allí, y no en tierra española), ora á raíz de alguna revolución tan abstrusa en sus orígenes como sanguinaria en su desenvolvimiento. La falta de relaciones con aquella Antilla, y el escaso valor visible de su contingente á la obra del progreso humano, explican, pues, que no conozcamos sino fragmentariamente sus preocupaciones contemporáneas.

Las noticias incompletas que nos dan los periódicos, nos hacen saber apenas que en la República Dominicana fue asaltado un banco francés y despojado de \$ 60,000 : que el Consulado de Francia fue objeto de agresión ; que un comerciante de la misma nacionalidad, M. Noel Caccabelli, fue asesinado en Samaná ; que otro habia estado preso veintidós meses sin formación de causa ; y que habia reclamaciones de la gran República europea contra el Gobierno del Presidente Heureaux por esos y otros incidentes. Francia resolvió enviar buques de guerra á apoderarse de las aduanas de su antigua colonia, para indemnizar á sus ciudadanos traídos á mal traer ; los Estados Unidos discutieron el punto con el Gabinete de París ; los buques franceses llegaron á Santo Domingo, y no ocuparon las aduanas ; el Ministro español acreditado ante el Eliseo intervino como árbitro ; el Gobierno de Santo Domingo hizo sufrir la pena capital al asesino de Caccabelli ; pagó inmediatamente á Francia \$ 60,000 ; se ha comprometido á seguir cubriendo, á razón de \$ 3,000 mensuales, su deuda internacional, ascendente á \$ 240,000 ; y ha sido condenada á presentar excusas y á disparar salvas en honor del pabellón francés.

Se sabe, dice un despacho inserto en la sección inglesa del *Star & Herald* de Panamá, número de 27 de Marzo, que las manifestaciones de los Estados Unidos á Francia son de tal naturaleza, que la última no proseguirá en actitud demasiado amenazadora

para con Santo Domingo; y que en ninguna circunstancia permitirán los Estados Unidos que Francia se apodere de las aduanas de la pequeña República como garantía del dinero reclamado.

Lo más importante en esto para nosotros son los procedimientos de las grandes naciones, y el apetito que en algunas se ha despertado simultáneamente de aduanas ultramarinas; se diría que el ángel exterminador les ha tocado á somatén.

Hace cosa de veinte años afirmó el Gobierno británico que en lo sucesivo se abstendría de apoyar reclamaciones procedentes de negocios celebrados por súbditos suyos con Gobiernos de estos países, puesto que dichos súbditos debían saber de antemano los riesgos á que los expone *nuestra incorregible mala fé*; ahora los recientes sucesos de Nicaragua; otros semejantes que se preparan ó están ocurriendo en Honduras; una declaración que acaba de hacer en el Parlamento alemán un Ministro de la corona, acerca de la línea de conducta que debe seguirse con "países semicivilizados como los de Africa y Sud-América;" y por fin, la expedición de Francia contra Santo Domingo, nos hacen ver que hay en la política de Europa respecto de nosotros un cambio notable, en el sentido de meternos á todos en freno.

A su vez los Estados Unidos, repuestos del desequilibrio que les causó la guerra de secesión, parecen reconsiderar los alcances históricos y los futuros de la popular doctrina de Monroe.

Los vimos en el Brasil, á fines de 1893, cuando las maniobras europeas para restablecer la monarquía, sostener categóricamente que si el país, por su libre voluntad, quería restaurar el imperio, ellos lo aceptarían con respeto; pero que no consentirían que esa restauración fuese obra de la acción extranjera. Las grandes potencias de quienes se sospechaban intrigas, dieron satisfacción al Gobierno de Wáshington por medio de sus ministros en dicha capital, y los conatos no pasaron de ahí.

El Gobierno español proyectó arrendar las aduanas de Cuba á un sindicato extranjero, y desistió tan pronto como el Secretario de Estado, Mr. Foster, telegrafió á su representante en Madrid, que eso no le gustaba.

Los ingleses desembarcaron en Corinto de Nicaragua; pero no sin que los Estados Unidos les pidieran seguridades de que no se trataba de conquistar territorio. Entendemos que ya aquéllos se retiraron.

Las dos Cámaras legislativas de Washington votaron recientemente un acuerdo por el que se recomienda muy encarecidamente á Venezuela y la Gran Bretaña la indicación hecha por el Presidente de los Estados Unidos en su último mensaje anual al Congreso, á saber: que ambas sometan á arbitramento su controversia de límites en Guayana.

Ya desde 1888 se había ocupado en lo mismo la Cámara de Representantes norteamericana, pero sin resultado positivo; ahora

fue Mr. Cleveland mismo quien pidió al Congreso autorización para solicitar el arbitramento.

Telegramas de Londres dicen que el Ministerio inglés ha respondido que no se permitirá al Gobierno americano ingerencia en el asunto; pero lo dudamos: los Estados Unidos no se dejan contes-tar así.

En lo tocante á Santo Domingo, la prensa francesa ha negado que la Unión Americana hiciese otra cosa que alegar amistosamente la prelación de ciertos créditos de ciudadanos norteamericanos contra la pequeña República; pero el Embajador mismo de los Estados Unidos dijo á un agente de la Prensa Asociada, que había protestado en nombre de su Gobierno contra la proyectada ocupación de aduanas.

No tenemos por qué estar en las secretos de los dioses; pero no nos produciría extrañeza que la gestión de los Estados Unidos hubiese evitado á Santo Domingo la humillación que se anunciaba primero, porque los cruceros franceses habían llegado ya á la Isla, nada hicieron, y no parece verosímil que, decidida Francia á una ostentación de fuerza, préstase oídos á una proposición tardía de arbitramento, si ésta procedía de sólo la débil Santo Domingo, país que “había cansado ya la paciencia del Gobierno francés;” y segundo, porque los Estados Unidos son muy celosos en cuanto atañe á la antigua Española, y si no la han hecho ya suya, débese en mucho á la oposición de los radicales yankees, partido que no es el de Mr. Cleveland.

Puesto que la política europea para con los pueblos hispano-americanos ha entrado en un período de actividad insólita, es deber de los últimos disponerse á hacerle cara con el arma única que puede darles fuerza, y que debería haber sido siempre la esgrimida por todos en sus relaciones internacionales, lo mismo que en sus asuntos interiores: esa arma es la honradez. En otros artículos hemos calificado severamente los abusos de fuerza que suelen cometer en este hemisferio las naciones de primer orden; no por eso hemos disculpado, ni disculparemos en estas naciones jóvenes el cinismo de la debilidad. Tal cinismo y tales abusos nos parecen iguales indecencias. El espejismo de Monroe no nos alucina, no nos envanece, no nos inspira esperanzas jactanciosas; ese mensaje célebre, cada una de cuyas palabras suena para nuestro continente como una caricia, tiene por contrapeso la teoría del *manifesto destino* que suena como una amenaza; ambas son los dos filos de una daga, que algún día puede volverse contra nosotros en el istmo de Panamá. Saludamos la doctrina en su tránsito hacia el Brasil, Venezuela, Nicaragua, la América central, pero quisiéramos, fuertes con nuestro derecho, no tener que vernos nunca cobijados con su protección. Y á ello llegaremos cumpliendo puntualmente nuestros pactos, sea con otros pueblos, sea con otros individuos. Tal parece ser también el criterio de nuestro Presidente actual, pues las complicaciones á que pudo dar margen, independientemente de su vo-

luntad, el contrato Punchard, se han impedido con su clara percepción de que en esta vez tenían razón los contratistas ingleses al pedir se constituyese el Tribunal de Arbitramento que conforme al contrato, y dentro de las prescripciones de las leyes racionales, debía fallar casos como el que se ha presentado, y sea cual fuere el resultado de dicho juicio (*fiat justitia et ruat cælum*), el honor nacional quedará á salvo, y el señor Caro habrá probado que su firma, puesta al pie de un documento solemne que se reputaba de buena fe, no fue una fórmula vana como las que usa la Reina de Madagascar, sino la señal de que la nación quedaba comprometida con toda la conciencia de lo que entre gentes de pundonor se llama compromiso. Así se hace, así es como se les impone á propios y extraños el sentimiento del respeto; así es como se eleva muy alto el nombre de una nación muy modesta; así es como con el esfuerzo propio se evitan humillaciones que manchan no sólo á la generación que las sufre, sino á la historia que las recuerda; así es, en fin, como se deja sin objeto la ilustre, pero peligrosa y á veces depresiva, doctrina mouroviana.



ASUNTOS ANTIOQUEÑOS

El señor don Antonio José Uribe, en su carácter de representante que fue de la Gobernación de Antioquia, ha publicado en el número de ayer 28 de *El Telegrama*, un artículo destinado á demostrar que carecen de fundamento los que se figuren que pueden ser aplicables á dicha Gobernación algunas de las apreciaciones contenidas en el artículo de fondo de *El Correo Nacional*, fecha 25; apreciaciones que, en principio, el mismo señor Uribe juzga correctas.

Nuestra doctrina fue, que tanto el abuso de la fuerza por parte de las potencias de primer orden, como el cinismo en la debilidad de las "naciones jóvenes," nos parecen iguales indecencias. En ese artículo, como en todos los anteriores sobre *Asuntos americanos*, hablamos de las relaciones *internacionales* exclusivamente, y en ese caso concreto nos referíamos á las de Colombia con la Gran Bretaña. No mencionamos Departamentos, como no mencionamos Municipios; no mencionamos sino naciones. *Naciones jóvenes*, dijimos; por tanto, las entidades que no sean naciones, y Antioquia no lo es, quedaban excluidas de nuestra censura.

Aquí podríamos terminar; pero como el señor Uribe nos pone en el caso de juzgar la conducta del Departamento de Antioquia para con la Casa Punchard; como abrigamos opiniones contrarias á las de él; como el asunto es de grande interés público, vamos á examinar dicha conducta. De aquel Departamento no dijimos nada en nuestro editorial del 25, ni siquiera lo nombramos. Ahora sí vamos á hablar de él.

El Departamento de Antioquia contrató en 24 de Septiembre de

1892 con la Casa Punchard la construcción de un ferrocarril y la emisión de un empréstito, cosas relacionadas íntima y necesariamente.

El Departamento de Antioquia sostuvo en 23 de Octubre de 1893 que la contratación del empréstito era nula. Sostuvo, además, en 31 de Octubre del último año citado, que el contrato de construcción era nulo también.

¿Es esto serio?

Que el Departamento tuvo por válidos los contratos, consta de infinidad de actos suyos: 1º, de su celebración; 2º, de su sometimiento al Gobierno nacional, quien después de modificarlos los aprobó en la parte que le concernía, el 10 de Noviembre de 1892; 3º, de la entrega del ferrocarril, hecha á los contratistas en 26 de Enero de 1893; 4º, del nombramiento de empleados que debían funcionar, y funcionaron, en el país y en el Extranjero, según el contrato de construcción; 5º, de las sumas que desembolsó; 6º, de sus exigencias sobre la consecución del empréstito, y, en fin, de otros varios actos que en obsequio de la brevedad omitimos.

Que el Departamento sostuvo más tarde la nulidad del contrato de empréstito, consta en la resolución de la Asamblea de Antioquia, acto ajeno en un todo á las funciones administrativas de tal Corporación, fecha 23 de Octubre de 1893; allí se lee, entre otras cosas:

“... Que en la Ordenanza 16 de 1888 no se autorizó en manera alguna al Gobernador para contratar empréstitos destinados á la construcción del Ferrocarril, y que no ha ratificado ni ratifica expresa ni tácitamente el contrato sobre empréstito celebrado con la expresada Casa Punchard, Mc Taggart, Lowther & C.º”

Que el Departamento sostuvo la nulidad de toda la contratación, consta en varios documentos, de los cuales sólo citaremos, para abreviar, la nota de 31 de Octubre de 1893, del señor Secretario de Hacienda D. Luis María Mejía Alvarez, al señor Spencer, en la que dice que la Gobernación reputaba nulo el contrato sobre construcción, porque lo era el de empréstito, y agrega:

“... Si los contratos son nulos, no tienen existencia legal, y con esto le queda explicado por qué dudo de la existencia de los contratos.”

En otros lugares dice el mismo señor Secretario que acerca de la validez ó no validez podrá decidir el Poder Judicial; pero al mismo tiempo sigue sosteniendo que la opinión de la Gobernación es la de nulidad.

Y ninguna fuerza tiene el recuerdo que á otro propósito hace el señor Uribe de que el Gobernador en Octubre de 1893 no era el mismo que firmó los contratos; los nombres de los Gobernadores tendrían importancia si se tratara de exigirles responsabilidad; la Casa Punchard no contrató con ellos personalmente, sino en su carácter de representantes del Departamento. Fue el Departamento, pues, quien se obligó, y fue el Departamento quien luego invocó la nulidad, olvi-

dando el artículo 15 de la Ley 95 de 1890, según el cual, la nulidad absoluta “puede alegarse por todo el que tenga interés en ello, excepto el que ha ejecutado el acto ó celebrado el contrato, sabiendo ó debiendo saber el vicio que lo invalidaba.”

¿Qué inconveniente había en que, una vez reconocida por los contratantes ingleses la necesidad de someterse en absoluto á la ley colombiana, y designado el tercero por las partes contratantes, hicieran constar el nombramiento en la escritura que exige la Ley 105 de 1890 en su artículo 308? ¿Quién impediría esa designación para los efectos legales, convenida espontáneamente, que es lícita porque la ley no la prohíbe, y porque puede muy bien armonizar con ella? Si ese nombramiento era la dificultad, si por falta de él se hacía imposible el arbitramento, las dos partes estaban en el caso de efectuarlo, ya que no se trataba sino de una simple fórmula legal, ya que el arbitramento era obligatorio, y ya que se había aceptado la designación en los términos que quedan expresados.

Abroquelarse en la nulidad legal de la cláusula compromisoria, no era correcto: 1º, porque el artículo 15 de la Ley 95 de 1890, que acabamos de citar, lo impedía; y 2º, por otra consideración mucho más grave, que pasamos á exponer.

La Casa Punchard no podía, cuando contrató, alegar desconocimiento de las leyes colombianas, entre otras razones, porque eso sería incompatible con nuestra misma legislación; pero si eso se exige de ella, que es extranjera, hay por lo menos igual razón para esperarlo de los altos funcionarios departamentales de la República. Si los Gobernadores de los Departamentos no tienen noticia de las leyes, ¿quién la tendrá?

El contrato de construcción fue celebrado por un Gobernador de Antioquia, con intervención de sus Secretarios, con el dictamen de una Junta respetable creada *ad hoc*, y con el concepto de abogados eminentes del foro del Departamento. Fue sometido después al estudio del Gobierno de la República en lo que se rozara con los intereses generales ó nacionales y con la integridad de las leyes, y el Excelentísimo señor Presidente ordenó á sus Ministros que se le estudiara, precisamente bajo el punto de vista de la legislación nacional. Se tomaron, pues, todas las precauciones necesarias, más de las necesarias para que el contrato quedara fuera de toda objeción de ilegalidad. ¿Es este el momento de tacharlo total ó parcialmente de ilegal? ¿Y á quién? No ya á un simple extranjero, no ya á la Casa Punchard, sino al Gobierno de la Gran Bretaña? Por menos que eso nos tratan en Europa de gentes sin seso; ¿qué dirían los pueblos civilizados del mundo si saliésemos con que la cláusula de arbitramento no se puede cumplir, porque ahora hemos venido á caer en la cuenta de que es ilegal, y que la misión de los Tribunales de Justicia la desempeñan aquí funcionarios ó Corporaciones administrativas que fallan sin los trámites de un juicio?

No sabemos cómo decidirán este punto los juristas; por nuestra parte, si fuéramos Gobernadores de Departamento, declararíamos que en

un caso así ante un individuo ó entidad que pidiese el cumplimiento de un contrato libremente celebrado, lo cumpliríamos sin vacilar; y por lo que hubiese de ilegal en él, pediríamos después indulgencia á nuestros jueces, ó nos someteríamos á la responsabilidad á que hubiese lugar. Haríamos eso, ó no habríamos aceptado el cargo de Gobernador.

De aquí no se deduce, no queremos que se deduzca, que aplicamos el calificativo de *indecente* á la conducta de los gobernantes de Antioquia. Creemos que ha habido ofuscación, que ha habido aquella pasión política de que habló el señor Caro en su carta de 27 de Septiembre de 1893. No tenemos por qué ofender á un pueblo como el antioqueño, cuyo crédito y honradez fueron elevados á inmensa altura por gobernantes como D. Pedro J. Berrío y D. Recaredo de Villa; y, que, sean cuales fueren los errores de sus mandatarios, será siempre un pueblo respetable, porque es un pueblo trabajador.

Quizás nos hemos extendido demasiado. En la serie de artículos sobre *Asuntos americanos*, nos propusimos enterar al público de grandes conflictos internacionales contemporáneos que á todos nos importa conocer, y predicar doctrinas de justicia, que son las que pueden salvarnos en todas emergencias. De Antioquia en particular hubiéramos querido no decir nada, y hubiéramos guardado silencio, sin el escrito no bien meditado de su ex-representante. Sometidos los casos litigiosos á un Tribunal arbitral, y no habiendo el Gobierno nacional dado publicidad á sus actos, aunque lo haya hecho, en parte, alguien al parecer extra-oficialmente, nos parece que debemos poner punto final hasta que los conozcamos con todos los caracteres de documentos auténticos, y por esto no profundizamos más la materia tocada por el señor Uribe.

(*El Correo Nacional* de 29 de Abril de 1895, número 1,314).



TRIUNFO Y MALILLA

Los contratos sobre construcción de los Ferrocarriles de Antioquia y Santander se han convertido, por obra y milagro de las pasiones políticas, nada menos que en “UNA DESGRACIA NACIONAL, que no debe pretender explotarse e = provecho de estos ó aquellos intereses políticos, pues eso sería una falta de patriotismo incalificable.” Esto dice con su firma el señor Carlos Holguín en *El Correo Nacional* correspondiente al 24 de los corrientes.

Y no sólo eso dice el señor Holguín, sino muchas otras cosas, que luégo veremos. Paremos mientes, primero, en lo que dejamos trascrito. Acostumbrados como estamos á oír llamar días infaustos, días de *desgracia nacional* los en que se muere algún ex-guerrillero, ó se alzan algunos pseudo-dinamiteros, no nos cabe ahora en la cabeza esta nueva forma de desgracia nacional que ha encontrado el hábil señor Holguín. “Es verdad—agrega este señor—que en esta materia (los contratos susodichos) ningún partido puede lavarse colectivamente

te las manos ; que *se han cometido muchos errores*, que de esos errores son responsables muchos individuos, y que *muchos de esos errores se han cometido con muy sanas intenciones*.” Por donde se ve que la desgracia nacional que nadie puede explotar sino siendo un mal patriota, no sólo cobija á todo el mundo, y nadie habrá de tirar la primera piedra sin romper los vidrios de su tejado, sí que también la tal desgracia nacional consiste en meros errores, errores inocentes, cometidos con muy sanas intenciones, y que, por ende, son excusables, casi loables (pues la fe y la intención son las que nos han de salvar en resumidas cuentas) ante la moral, la religión y la patria. ¿Dónde está, pues, la desgracia nacional del señor Holguín ?

La desgracia nacional del amable escritor no está en parte ninguna, como puede demostrarse ; ó por lo menos el señor Holguín tendrá que mostrárnosla en *otra parte* y comprobarla con *otras razones*, so pena de que nosotros la achaquemos á su vanidad de hombre que ya no dirige personalmente los asuntos públicos, y cree, por eso, que **todo anda muy mal**. . . .

Los errores que para el escritor de *El Correo* constituyen una desgracia nacional, son errores de precio (pues no puede haber otros que así se llamen) en la contratación de obras públicas con una Casa constructora que había de hacerlas *á destajo*: tanta obra de *tal clase y calidad*, por un *tanto* de precio fijo. No había en ello más problema ni más misterios. No es el caso de entrar á discutir si efectivamente el Gobierno ó Gobiernos contratantes sufrieron lesión leve, grave ó gravísima, en la negociación. Sobre ese punto la ignorancia y la malicia han desbarrado hasta la saciedad, y parece que debemos convenir en que Antioquia y Santander habían firmado “carta de esclavitud” al firmar esos contratos.

¿ Pero qué ha sucedido luégo ? Antioquia rompió su carta como un negro cimarrón, cuando apenas había sacrificado al Maelstrom de Punchard & C^o (que se iba á sorber á ese *laborioso* pueblo) la suma de \$ 38,025 (hasta el 30 de Septiembre último), habiendo gastado en empleados exigidos por el mismo Departamento (compárese el contrato primitivo con el definitivo) cualquier otra suma que haya faltado en sus libranzas sobre los rematadores, que cuasi intactas corrió á coger de manos de los Depositarios el día en que rompió la memoria carta y se entró al monte. Ahí está el representante de la Casa, señor Spencer, reclamando ante el Gobierno nacional—en ese asunto MIXTO—contra la conducta del Gobierno contratante. Hasta ahora, los ingentes gastos de la Casa, los trabajos técnicos y de todo orden ejecutados por ella, están porque se reconocen y se pagan. De manera que los errores desgraciados, en lo tocante á Antioquia, quien los lamenta ahora (aparte de aquel buen pueblo), es la Casa contratista, y no el país ni otra alguna entidad.

Por lo que respecta á Santander, la “desgracia nacional” se ve menos aún. Habiendo hecho imposible el Gobierno de Antioquia, por su modo de cumplir los contratos, la consecución del empréstito extranjero para la conclusión del Ferrocarril en los plazos fijados, *las*

dos partes contratantes, por común acuerdo, de buena fe, sin chicanas ni indelicadezas, (1) convinieron en rescindir el contrato—en cancelar la letra de esclavitud—quedando ambas partes tan satisfechas la una de la otra, que no sería nada extraño que celebrasen nuevo contrato para que la Casa continuara la obra en que Santander finca tantas esperanzas. Luégo, ¿dónde asoman aquí los errores y la desgracia nacional? ¿Cómo es que esa Casa suelta su presa rendida, rompe ella misma su título á la esclavitud de un pueblo verdaderamente laborioso, rico y próspero, cuando con su formidable potencia de absorción, que le conceden, ha podido chupárselo, como un usurero desalmado se chupa, cada vez que se le presentan

“del huérfano y la viuda los despojos?”

¿Dónde están, pues (volvemos á preguntar) los famosos errores desintencionados, de que nadie puede lavarse las manos, y que constituyen nada menos que una desgracia nacional?

Como esos errores no aparecen en parte alguna, y los contratos en cuestión “tenían fuerza bastante, legal y de opinión, y consultaban las conveniencias de los Departamentos,” según dijo del de Antioquia el señor Caro—y puede comprobarse cuantas veces se quiera—el amable escritor de *El Correo* tiene que mostrarnos la desgracia nacional en otra parte y que probárnosla de otro modo. Mientras tanto, su artículo nos muestra la desgracia, y nos la prueba, en el hecho lamentable de que el señor Holguín “no hubiera estado á la cabeza del Gobierno cuando se hizo el contrato con Antioquia, ni hubiera tenido facultad para impedirlo;” aunque sí se jacta luégo el mismo señor “de que se le debe, en parte muy principal, como lo saben aquí muchas personas, el fracaso de los contratos de Antioquia y Bucaramanga.”

Impotente el señor Holguín para impedir que se hicieran los contratos, halló luégo sus fuerzas de Sansón para hacerlos fracasar! También nos parecen misteriosas las vías del señor Holguín, valga a verdad para el doctor Vélez. Y este misterio se acentúa con lo que dice luégo:

“El marcelianismo no vino á declararse enemigo del Ferrocarril SINO CUANDO CREYÓ QUE CON SU REALIZACIÓN IBA Á CUBRIRSE DE GLORIA EL GOBERNADOR SEÑOR ABRAHAM GARCÍA.”

¿Conque el señor García iba á cubrirse de gloria realizando una obra contratada en virtud de errores bien intencionados, pero que asumieron el peso de una desgracia nacional?

(1) Recuérdese que el Gobierno del señor Vásquez en Antioquia extremó su conducta hasta publicarle al Agente de la Casa cartas privadas—que llevaban en el encabezamiento la palabra *intima* en gruesos caracteres—borrando esa palabra, y violando el artículo 31 de la Ley sobre propiedad literaria. Y con esta adehala más: á la primera publicación reclamó el Agente con moderación, y el señor Gobernador, al tiempo que daba excusas rendidas, hacía publicar otra carta, no ya dirigida á él siquiera, sino al Excelentísimo señor Caro..... Entonces el señor Agente, justamente indignado, se vio en la necesidad de protestar enérgicamente contra tales hechos, observando que esa conducta solía llevar en la libre Inglaterra á las casas penitenciarías.....

¡ Conque “si las cosas hubieran tenido diferente curso del que han tenido (sigue el señor Holguín), y la obra del Ferrocarril se hubiera realizado, ó estuviera en vía de realización, nos estarían cantando á estas horas, por todos los tonos, que ése era el fruto DE LOS ESFUERZOS DEL *velismo* ? ”

¡ Y quién impidió ese canto, aunque fuera el canto hipócrita del *velismo* antioqueño ? ¡ No sería el que—en parte principal—hizo fracasar la obra, al rededor de la cual habían de cantar, himnos la gloria, y jeremiadas el *velismo* ? Indudablemente que sí ! Pero el señor Holguín, poderoso para unas cosas, según él mismo dice, y lo saben muchas personas, no quiso usar de su poder para apoyar á su viejo amigo el Gobernador García y verlo cubrirse de gloria ejecutando los contratos y realizando la obra redentora. Al contrario, el señor Holguín abandonó á su amigo, y no lo dejó que se llenase de gloria.....por tener el gusto de hacer fracasar los contratos, entregándolos inermes al brazo vellosos de los ya citados cantores *velistas*, á cuyo tenor de fuerza le asesta semejante varapalo.

El señor Holguín, como se ve, no ha sido muy lógico y afortunado en esta parte de su oración *pro domo sua*. Además de que su jactancia es ofensiva para los altos funcionarios que aprobaron los contratos, las contradicciones en que incurre hacen ver que pisaba en terreno falso. Lo que sí le podemos asegurar en nombre del progreso, es que la parte que haya tenido en el fracaso de esos contratos no se la contará la fama entre sus títulos á la inmortalidad.

(Los *Hechos* número 10 de 29 de Enero de 1894).

* * *

LA CUESTIÓN DEL DÍA

Somos liberales, óigalo bien algún periódico : es decir, amamos como el que más esta patria que nos dieron los que en antes desafiaron las iras del poder español.

No pertenecemos á la cofradía de los hipócritas, y así como hemos atacado y atacaremos á los que, prevalidos de su cercanía al Tesoro nacional no esquivan meter su mano—muchas veces enguantada para que no les deje mancha—en ese tonel que llenamos todos los que respiramos el aire de nuestra tierra, aire de libertad para algunos, aire que asfixia para los más ; así también no dejamos atrás á los que quisieran quedar olvidados á la hora de las responsabilidades, y que son causa de que extraños saquen del Tesoro una suma que, sin la torpeza ó decidia ó mala fe de ellos, no hubieran podido extraer.

Y es en este último sentido en el que trataremos el asunto que polvareda tanta ha levantado y que tan justamente ha preocupado á la prensa : la reclamación de la Casa Punchard y Compañía.

La Casa inglesa reclama la no modesta suma de 600,000 libras por daño emergente y lucro cesante en el proyectado Ferrocarril de Antioquia.

¿Y por qué pide tan enorme suma? ¿Cualquier mal venido puede, de buenas á primeras, exigir del Tesoro nacional una cantidad cualquiera?

No: la Casa Punchard celebró con el Gobierno de Antioquia un contrato, que aprobó el Gobierno nacional, sobre construcción de un ferrocarril; más adelantados ya los trabajos dice de repente el señor Vásquez Barrientos, Gobernador de aquella sección, con avilantez inusitada, y creyendo talvez que trataba con colombianos, y colombianos liberales, que el Departamento no quiere que sigan los trabajos del ferrocarril, porque la Casa contratista no había conseguido un empréstito de que hablaba el contrato. Entonces el representante de los Punchard insinuó al señor Vásquez el terminar las diferencias amigablemente y con poco costo, como lo hicieran en Santander, en igualdad de circunstancias; pero el señor Vásquez se negó. ¿Y cuál fue el resultado de ese proceder y de aquella negativa? Ya lo vemos: *los ocho millones de pesos* que hoy pide la Casa Punchard como indemnización.

¿Y quién es el responsable? La Casa inglesa puede pedir cien millones que para eso dispone de los acorazados ingleses; y D. Miguel Vásquez y el Gobierno de Antioquia que hicieron el desaguizado, careciendo de medios de defensa y de sentido común, escurren el bulto y nos corren traslado á los colombianos, que para eso sí lo somos todos, para que paguemos.

En fin, hay gentes que piensan que el Tesoro nacional no es de todos y que nadie siente cuando le hacen una sangría.

Pero, si al que revoluciona una República y hace gastar al Gobierno unos miles de pesos en movilizar y equipar tropas lo destierran, ó le aprisionan y le quitan sus bienes, ¿qué pena merece el que es causa de que se den *ocho millones* por una indemnización, ó que se entre en una complicación internacional?

Veremos. Y mientras tanto ofrecemos gustosos nuestras columnas á todos los que quieran llevar más luz á este asunto, para lo cual abriremos una sección que se llamará "Colaboración." Nuestras ideas las expresaremos en editoriales.

(*Los Hechos* número 338, de 6 de Septiembre de 1895).



UN ÁRBITRO!

Con este título más admirativo que admirable, publicó *El Herald* del jueves un editorial tendiente á hacer creer al público que el señor D. Luis Valcke, súbdito belga, arbitrador en el asunto del Ferrocarril de Antioquia *no es imparcial*, por cuanto tuvo relaciones de amistad con Mr. Ridley, apoderado que fue de la Casa Punchard & Compañía, una de las partes que constituyeron el Tribunal de arbitramento.

Mientras el mismo Tribunal, en guarda de la honra de sus miembros, publica la rectificación merecida al *Alegato* del señor Vélez y á *El Herald*, sépase desde ahora que la carta á que se refiere *El Herald*, fue mal traducida por los traductores *ad hoc* del ex-Ministro de Justicia, y que ella dice todo lo contrario de lo que allí aparece.

Nos explicamos.

El señor Valcke era representante de la Compañía Franco-Belga, en Medellín, cuando llegaron allí á contratar el Ferrocarril de Antioquia los señores Punchard & Compañía, representados por Mr. Ridley.

La Compañía Franco-Belga era dueña de un privilegio exclusivo para un tranvía á vapor en el Distrito de Medellín y diez leguas á la redonda. Estando en posesión de ese privilegio la Compañía, concedió el Gobierno otro para un ferrocarril Decauville á Amagá (cinco leguas de Medellín hacia el Sur-Oeste) á los señores Ospinas.

Mr. Valcke temió que este contrato llegara á ser (caso de llevarse á efecto) una violación del suyo anterior; y como temió que la Casa á quien representaba Mr. Ridley pudiera darle seriedad al contrato sobre Amagá, se entendió con Mr. Ridley para que éste no entrara en una desleal competencia con la Compañía, cuyos intereses tenía el deber de guardar y defender Mr. Valcke. La traducción inepta de la carta, si no maliciosa, hace aparecer las cosas al revés: no fue que Mr. Ridley le prometiera á Mr. Valcke que no le dañaría con sus nuevos contratos, sino que, al contrario (dice la carta), Mr. Valcke le prometió á Mr. Ridley que él no haría nada en Antioquia (él, que hacía dos años vivía allí) que pudiera perjudicar á los recién llegados; como quien dice, el súbdito belga, hoy arbitrador, se puso bajo el ala del apoderado de Punchard & Compañía, una de las partes en el actual juicio!

Debe saber *El Herald* que el señor Valcke, en cuanto tuvo conocimiento del *Alegato* del señor Vélez, le reclamó á éste—en presencia del Tribunal—contra la traducción apócrifa; que el señor Vélez se excusó con decir que él se había valido de la traducción y no del original de la carta, porque él no sabe francés y no tenía por qué desconfiar de la oficial traducción; que era ya tarde para rectificar por estar el *Alegato* suyo repartido, pero que reconocía el yerro cometido. El Tribunal publicará eso.

Y yá que se trata de comenzar á desvirtuar la alta honorabilidad del Tribunal de Arbitramento con estas quisicosas pérdidas, es bueno que se sepa, ó se recuerde al menos, que el señor Valcke, no es ni inglés ni colombiano, sino belga, como lo hemos repetido; que mientras todo mundo aplaudió los contratos Punchard-Antioquia, él elevó á la Gobernación una protesta contra ellos en lo que fueran violatorios de su contrato de privilegio anterior, comprado en cosa de más de \$ 60,000, poco antes, y por conducto de D. Tulio Ospina, al señor Juan C. Arbeláez. Tampoco debe olvidarse que las *Especificaciones* para hacer el Ferrocarril se las redactó el señor Valcke al Gobierno de Antioquia, *gratis et amore* y rechazó generosamente la paga que se le ofreció por ese trabajo.

Al señor Valcke le ha tocado ser arbitrador en tal asunto, por

cuanto su profesión de Ingeniero, su conocimiento de los contratos, su larga radicación en Antioquia, donde ha podido seguir de cerca esa negociación y querella, y su carácter de hijo de un país neutral en el litigio, pues él no es nacional colombiano ni inglés, le dan tales condiciones de imparcialidad y competencia como no era fácil hallar en otro cualquiera.

¿Qué diría *El Herald* si retorciéndole su argumento, le recordáramos que otro de los arbitradores, el señor Bravo, es colombiano, empleado del Gobierno que litiga contra la Casa Punchard, á sueldo del Gobierno y amigo íntimo del Gobierno?

Se engañó también *El Herald* cuando dijo en un número anterior que el señor Valcke era arbitrador de la Casa Punchard, y el señor Bravo del Gobierno de Colombia. No es así. En la escritura de compromiso, que está en el *Alegato* del doctor Vélez, se dice clara y expresamente que los tres arbitradores se han nombrado DE COMÚN ACUERDO entre el Gobierno y la Casa. Luego ¿de dónde saca el periódico trisemanal su impedimento ó causal de recusación? ¿Estarán poniendo yá los consabidos trámites para alegar la ulterior nulidad de la sentencia, como yá lo dijeron en dos veces y en documentos distintos empleados del Gobierno de Antioquia?

¿Tendremos pronto las causales de impedimento del señor Ministro alemán, que interviene como tercero dirimente, por servir á los Gobiernos amigos—Colombia é Inglaterra—que lo propusieron y le ofrecieron el puesto laborioso y para él enojoso en que se encuentra?

“Esperemos,” como dice *El Herald*. La justicia cojea, pero llega, dijo con exactitud histórica y moral el Excelentísimo señor Caro.

(Los Hechos número 335, de 2 de Septiembre de 1895).

* * *

RECTIFICACIÓN

Tribunal de Arbitramento en el asunto del Ferrocarril de Antioquia.

En el número 537 de *El Herald*, correspondiente al 29 del presente mes, en editorial intitulado *Un árbitro!* fueron insertados dos párrafos de carta del señor Luis Valcke al señor Santiago Pérez Triana, fechada el 29 de Noviembre de 1892, tomados textualmente del *Alegato* del señor doctor D. Fernando Vélez (página 192) ante el Tribunal de Arbitramento relativo á las diferencias que hay entre el Gobierno nacional y la Casa Punchard, Mc Taggart, Lowther & Compañía.

Ahora bien: consideramos un deber de estricta justicia hacer saber al público que el segundo de dichos párrafos contiene un error gravísimo, de que no son culpables ni el señor Vélez ni *El Herald*, pues consiste en la inexacta traducción oficial de que se sirvió el primero, como se ve en la siguiente carta de éste al señor Valcke:

Bogotá, Agosto 30 de 1895.

Señor D. Luis Valcke P.

Muy señor mío :

De acuerdo con lo que prometí á usted, le manifiesto que los dos párrafos de la carta dirigida por usted el 29 de Noviembre de 1892 á D. Santiago Pérez Triana, insertados en la página CXCII del *Alegato* que presenté al Tribunal de Arbitramento de que usted hace parte, los tomé de la traducción hecha por D. Diego Fallon y D. Nicolás J. Casas.

Habiendo comparado ayer la traducción con el original, observo que el segundo párrafo que en ella dice :

“Hoy mismo escribo á Mr. Ridley sobre este negocio. Mr. García vino hace tres días á anunciarme que Mr. Ridley negociaba con los Ospinas sobre este Ferrocarril. Escribo, aunque por muchas razones no doy crédito á la noticia. Citaré tan sólo una, y es la promesa formal que tantas veces he hecho á Mr. Ridley, de no emprender nada en Antioquia que pueda perjudicarnos. Con todo, como Mr. García habló muy en serio, creo de mi deber escribir con el fin de evitar hasta la sombra de una mala inteligencia.”

está redactado en francés así :

“J'écris aujour d'hui même á Mr. Ridley au sujet de cette affaire. Il y a trois jours, Mr. García est venu m'annoncer que Mr. Ridley était en négociation avec les Ospina au sujet de ce chemin de fer. J'écris quoique pour de nombreuses raisons; je ne crois guère á la nouvelle. Je n'en citerai qu'une : c'est l'assurance formelle donnée tant de fois par Mr. Ridley qu'il n'entreprendrait rien en Antioquia de nature à nous porter ombrage. Toutefois comme Mr. García á été formel, je crois de mon devoir d'écrire pour éviter jusqu'à l'ombre d'un mal entendu.”

De usted atento servidor,

FERNANDO VÉLEZ.

La verdadera traducción del texto en francés que precede, es como sigue :

“Escribo hoy mismo á Mr. Ridley sobre este negocio. El señor García vino hace tres días á anunciarme que Mr. Ridley negociaba con los Ospinas sobre este Ferrocarril. Escribo, aunque por muchas razones no creo casi en la noticia. Citaré sólo una : *la promesa formal hecha tantas veces por Mr. Ridley de que nada emprendería en Antioquia que pudiera perjudicarnos.* Sin embargo, como el señor García habló formalmente, creo que es mi deber escribir para evitar hasta la sombra de una mala inteligencia.”

Las palabras subrayadas, que pertenecen al pasaje de que subrayó también *El Herald* lo que consideró mas importante, son precisamente las que rectifican el error de que se ha hablado.

Suplicamos al señor Director de *El Herald* que, en obsequio á la justicia, publique esta rectificación.

El Presidente del Tribunal, LÜHRSEN.—El Arbitro, PEDRO BRAVO. El Sresetario, *Antonio J. Schlesinger*.

(*El Herald* número 539, de 3 de Septiembre de 1895).

* * *

RESPONSABILIDADES

Ya sabrán nuestros lectores que la Casa Punchard & Co^a reclama á la Nación, subrogataria del Departamento de Antioquia, la suma de £ 600,000, como indemnización de perjuicios á su favor, por la violación que ellos les imputan al Gobierno de Antioquia y al Nacional de los contratos para la construcción del Ferrocarril de Antioquia y empréstito para esa construcción.

Todo el país se ha conmovido ante la enormidad de esta pretensión, y con el país la colonia alemana, cuyo Ministro muy digno es tercero dirimente en ese juicio arbitral.

Para el caso posible, ó siquier probable, de una sentencia condenatoria, cosa que *El Sol* no quiere, ni espera, ni teme remotamente, según cree que es de buena la causa del Gobierno; para ese caso adventicio, pero próximo á llegar, si es que de llegar tiene, hay necesidad de que la prensa que de veras se interese por la buena marcha actual y futura de las instituciones, recuerde á las autoridades ciertos deberes inquisitivos que pueden hacer comparecer á los verdaderos responsables de cualquier desembolso que grave á nuestros pobre Tesoro.

Mientras en Antioquia gobernó don Abraham García, los contratos en referencia marcharon de tal modo que para Septiembre de 1893, en que dicho señor dejó el puesto á don Miguel Vásquez B., ellos tenfan, según el Excelentísimo señor Caro "fuerza bastante, legal y de opinión, y consultaban los intereses del país" hasta tal punto que á lo que habían de aspirar los hombres de buena voluntad era "á que se cumplieran lealmente y sin tergiversaciones."

Pero llegó el señor Vásquez al Gobierno, y después de aconsejarse como le fue dable, dictó sobre ellos su Resolución de 19 de Octubre de aquel año, por la cual suspendió el cumplimiento de las obligaciones del Departamento, y *procedió en consecuencia*. Esa Resolución y otros hechos del mismo Gobernador, son el caballo de batalla de las pretensiones de la Casa inglesa y lo que ha agriado ese asunto civil, simple y sencillo, que ha podido arreglarse como lo de Santander, que era idéntico, y qué se arregló en la forma más amigable y menos onerosa para aquel Departamento.

Ahora bien esa Resolución fue estudiada, analizada y recha-
zada como *ilegal*, por un hombre eminente en nuestro foro, nuestra
política y nuestra sociedad: el doctor Nicolás Esguerra. Si la Resolu-
ción fuere en efecto ilegal, con ella cometieron su autor y Secretarios
un delito,—violación maliciosa de la ley,—ó una culpa cuando me-
nos,—violación voluntaria pero no maliciosa de la misma ley.

Averiguar las violaciones de la ley y perseguirlas, es tarea que
compete y obliga á los agentes del Ministerio Público. Y como los
Gobernadores son justiciables ante la Corte Suprema, que es el Tri-
bunal que castiga las violaciones de la ley perpetradas por los Go-
bernadores, toca, pues, al señor Procurador, el distinguido doctor Con-
cha, promover lo de su cargo ante el alto Tribunal, para ver si el señor
Vásquez y sus Secretarios son responsables de violación de las leyes
que debían respetar y hacer cumplir, ó siquiera de extralimitación y
abuso en el ejercicio de sus funciones.

En este particular las leyes son terminantes. Además de la Cons-
titución, el Código Político y Municipal se expresa así:

“Artículo. Todo empleado público *es directa y personalmente responsable* de los actos punibles que ejecute, *aunque sea á pretexto de ejercer sus funciones*, á menos que pruebe haber procedido por orden superior, de aquellas cuyo cumplimiento es ineludible según la ley.”

El ex-Gobernador de Antioquia no procedió por orden superior
ninguna, y, al contrario, le echó al actual Gobierno general la recla-
mación inglesa, habiendo podido arreglar amigablemente, como se lo
propuso por escrito el señor Spencer.

En el supuesto de que el severo jurisconsulto doctor Esguerra
tuviera razón, cosa que sólo la Corte y el señor Procurador pueden
poner en claro, en ejercicio de su elevado y protector ministerio, en
ese supuesto, decimos, la acción civil por perjuicios causados con el
acto sospechoso oficial, resurtiría contra sus autores y no contra la
Nación ó los que la componemos, que somos inocentes de las medidas
tomadas contra los contratos por la Gobernación de Antioquia. El
Código Civil dice terminantemente:

“El que ha cometido un delito ó culpa que ha inferido daño á
otro (al Departamento ó á la Nación) *es obligado á la indemnización*,
sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa ó
delito cometido.”

Sea cual fuere la suerte de la República en el proceso en que
se ha visto envuelta, ¡qué hermoso ejemplo daría el Gobierno si hi-
ciera inquirir la responsabilidad en que hayan podido incurrir en este
negocio sus subalternos de Antioquia!

Como puede verse á la página LXXXII del alegato del señor Vélez,
abogado de la República, allí se defiende la tal Resolución con tres
razones *que no pudieron tenerse presente al dictarla*; luego ella es in-
defensible.

Que se hagan la luz y la justicia; que no se diga que nuestro Po-
der Judicial se duerme sobre sus laureles. Los mismos amigos de la

causa antipunchardista estamos interesados en que sobre la conducta de un Gobernador tan respetable como lo fue el señor Vásquez B., no se cierna, pese y grave la censura poderosa y tal vez justa del doctor Esguerra.

No se olvide que apenas hace cinco días que *El Telegrama*, que es el abanderado vehemente contra los Punchard & C^o, dijo en editorial titulado *Política Nacional*, V, estas palabras perentorias:

“ Pero para defender tan claro derecho á indemnización de perjuicios á cargo de los contratistas ingleses, *lo menos adecuado fue el RARO procedimiento que adoptó el Departamento de Antioquia.*”

El de la Resolución aludida no fue el Departamento, fue el mencionado Gobernador.

Que diga *El Telegrama* qué es una providencia legalmente *rara* Para nosotros es extra-legal.

Esperemos.

H. H

(D. *El Sol*).

TABLA DE MATERIAS

	Páginas.
Carta de T. O. Spencer á <i>El Espectador</i>	1 á 3
Falsas alarmas.....	3 á 10
Ferrocarril.....	10
Res non verba.....	10 á 11
Reducción á lo absurdo.....	12 á 19
Rectificación oficial.....	20 á 22
Memorial de Pérez Triana y Resolución.....	22 á 30
Refutaciones á <i>El Esfuerzo</i>	30 á 37
Contra ira paciencia—A <i>El Esfuerzo</i>	37 á 47
Cierta entereza de carácter.....	47 á 49
Los gastos preliminares.....	50 á 55
El libro del señor Spencer, Artículo I.....	55 á 62
El libro del señor Spencer, Artículo II.....	62 á 71
El libro del señor Spencer, Artículo III.....	72 á 79
El libro del señor Spencer, Artículo IV.....	79 á 87
Tristes verdades. Cisneros contra Torres M.....	88 á 95
El específico respondió. Conducta de Torres.....	96 á 112
Colillas. El Gerente Torres y la Junta.....	112 á 121
Carta de Cisneros á Merchán.....	121 á 127
El Concepto del doctor Esguerra (<i>Los Hechos</i>).....	128
Memorial de Spencer y Resolución de Arbitramento.....	129 á 131
Contestación importante.....	131 á 133
Esos polvos y estos lodos. Los cerrojos de la cárcel.....	133 á 138
Ferrocarril. Posibles arreglos. Buena fe y talento.....	138 á 146
Un cachito de X. Y. Z. (Don Miguel Samper).....	146 á 150
Crédito exterior.....	150 á 153
Arbitramento. Un expósito del doctor F. Vélez.....	154 á 156
Fe pública. X. Y. Z. pésimo profeta.....	156 á 159
Fin del papel-moneda. Descubrimiento y pronóstico.....	159 á 160
De sorpresa en sorpresa.....	160 á 163
Sugestiones.....	163 á 164
Cuando Dios no quiere.....	165 á 167
Buena fe oficial. Gobernación de Antioquia.....	167 á 174
Las fianzas de Punchard & Co.....	174 á 180
Cuestión gramatical.....	181 á 182
<i>The South American Journal</i>	182 á 184
De <i>El Motor</i> , de Honda.....	184 á 186
Correspondencia de Medellín.....	186 á 189
Conferencias sobre Arbitramento.....	189 á 190
Al fin se hace justicia (<i>El Correo Nacional</i>).....	191 á 194
Asuntos antioqueños (<i>El Correo Nacional</i>).....	194 á 197
Triunfo y Malilla.....	197 á 200
La cuestión del día (<i>Los Hechos</i>).....	200 á 201
Un árbitro!.....	201 á 203
Rectificación.....	203 á 205
Responsabilidades.....	205 á 208

